




3 1761 11650593 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505934>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 100

Tuesday, June 21, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 100

Le mardi 21 juin 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National Railways for
1982

CONCERNANT:

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du
Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

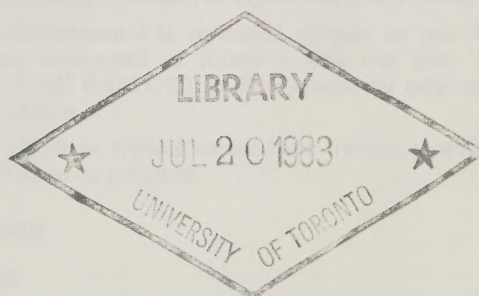
(Voir à l'endos)

First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Léopold Corriveau
Chuck Cook
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1983

(143)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan, Olivier and Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie and Ellis.

In attendance: Mr. M.R. Pelletier, Parliamentary Counsel and Law Clerk.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises and Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail.

It was agreed,—That at 12:00 noon, the Committee proceed to an *In Camera* sitting to consider the SIXTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

Mr. Olivier moved,—That the Committee proceed to an *In Camera* sitting to deal with the issue of CAST.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 1.

Therefore, the Committee proceeded *In Camera*.

The witnesses answered questions and retired.

In accordance with the resolution adopted earlier this day, the Committee proceeded *In Camera* to consider the SIXTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 JUIN 1983

(143)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan, Olivier et Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie et Ellis.

Aussi présent: M. M.R. Pelletier, légiste et conseiller parlementaire.

Témoins: Des chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président et directeur général; M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN et M. R.E. Lawless, président et chef de la direction, CN Rail.

Il est convenu,—Qu'à 12 heures, le Comité entreprenne une séance à huis clos pour étudier le SEIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure.

Conformément à son ordre de renvoi contenu dans l'article 38(1.1) de la Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, tel que modifiée par le chapitre 34, Statuts 1977-1978 du Canada, 26-27 Elizabeth II, le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1982.

M. Olivier propose,—Que le Comité entreprenne une séance à huis clos pour étudier la question de CAST.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée par 6 voix contre 1.

En conséquence, le Comité entreprend sa séance à huis clos.

Les témoins répondent aux questions et se retirent.

Conformément à la résolution adoptée un peu plus tôt, le Comité entreprend sa séance à huis clos pour étudier le SEIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure.

A 12h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, June 21, 1983

• 0939

The Chairman: Order, please.

Please note that the committee can hear evidence without a quorum being present provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party.

Before we proceed to our order of reference this morning, I would like to point out that at 12.00 noon I intend to call the meeting in camera in order that we can consider the Sixteenth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure. That subcommittee decided at our last meeting to go in camera at 12.00 noon today to consider the subcommittee report. So is it agreed that at 12.00 noon the committee sit in camera to consider the Sixteenth report of the Subcommittee on Agenda and Procedure?

• 0940

Some hon Members: Agreed.**The Chairman:** Agreed. Thank you.

In Issue number 96, page 96:13, the name Sofati Container Line (North America) Limited, has not been correctly spelled in either English or French versions of the text. It has been spelled "Sepati", and it should be spelled "Sofati".

With the conclusion of this meeting, we shall be printing the hundredth issue of this committee, for members' information.

In accordance with our permanent order of reference contained in Section 38(1.1), An Act Respecting Canadian National Railways, we shall resume consideration of the annual report of the CN for 1982.

We have with us this morning the officials from CN including Dr. LeClair, the President and Chief Executive Officer. I would ask Dr. LeClair to introduce his officials and to make any opening comment he might have.

Dr. LeClair.

Mr. J.M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National): Thank you very much, Mr. Chairman.

Good morning, gentlemen. With me are Mr. Ron Lawless, President and Chief Operating Officer of CN Rail; Yvon Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer; Mr. Michael Kirby, Senior Corporate Vice-President; Mr. Bob Franklin, President, CN Enterprises; and Mr. Terry Cooper, Vice-President and Secretary of the company.

Mr. Ellis: I am sorry, could you repeat the last name, please?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 21 juin 1983

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Je vous prie de prendre note que le Comité peut entendre un témoignage même s'il n'y a pas quorum pourvu qu'il y ait des représentants du parti ministériel et du parti officiel de l'Opposition.

Avant de passer à l'ordre du jour de ce matin, j'aimerais signaler qu'à midi je prévois tenir la réunion à huis clos pour que nous puissions étudier le seizième rapport du Sous-comité de l'ordre du jour et des procédures. Lors de cette dernière réunion, le Sous-comité a décidé qu'il y aurait réunion à huis clos à midi aujourd'hui pour étudier son rapport. Il est donc convenu qu'à midi le Comité siégera à huis clos pour étudier le seizième rapport du Sous-comité de l'ordre du jour et des procédures?

Des voix: Convenu.**Le président:** Convenu. Merci.

Dans le numéro 96 du Journal des délibérations, à la page 96:13, le nom *Sofati Container Line (North America) Limited* a été incorrectement orthographié dans la version anglaise comme dans la version française. Il a été orthographié «Sepati» plutôt que «Sofati».

Aux termes de la présente réunion, nous imprimerons le centième numéro du Journal des délibérations du Comité, ceci à titre d'information pour les membres.

Conformément à notre mandat permanent énoncé à l'article 38(1.1) de la Loi sur les chemins de fers nationaux, nous reprenons l'examen du rapport annuel de 1982 du Canadien national.

Sont présents parmi nous ce matin les dirigeants du CN, notamment le Dr. Leclair, le président et administrateur en chef. Je demanderais au Dr. Leclair de présenter les autres dirigeants et de présenter ses observations préliminaires s'il en a.

Docteur LeClair.

M. J.M. LeClair (président et administrateur en chef, Canadien national): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour messieurs. Les personnes qui m'accompagnent sont MM. Ron Lawless, président et directeur de l'exploitation du chemin de fer Canadien national; Yvon Masse, vice-président principal et directeur des finances; M. Michael Kirby, vice-président principal; M. Bob Franklin, président, Entreprises CN; et M. Terry Cooper, vice-président et secrétaire de la compagnie.

M. Ellis: Je m'excuse, pourriez-vous répéter le dernier nom, s'il vous plaît?

[*Texte*]

Mr. LeClair: Mr. Terry Cooper is the Secretary and Vice-President.

Mr. Chairman, I do not have an opening statement. We made one last time, and I do not have anything to add to this. Presumably, this will give more time for questions and answers this morning. That is the only introductory statement I have, except that we hope to be able to answer all of your questions to your satisfaction.

The Chairman: Thank you very much. I want to warn the Whip not to be in contempt of the Chair.

Mr. Turner: I think you are improperly dressed. You must have a tie.

The Chairman: I would point out to members of the committee, and to our witnesses, that I have asked that the chandeliers be turned off so that we would not have that additional heat generated in here. I think we can see well enough with the fluorescent lights. Mr. Turner's eyes are offended by the way I am attired this morning in any case, so he will not be able to see me quite so well.

We will go right to our questioning this morning, starting with Mr. Forrestall. I would propose 20 minutes for each party on the first round, and then 15-minute rounds. Is that agreed? So we will start with Mr. Forrestall, followed by Mr. Olivier, followed by Mr. Blaikie.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

Just before I start, perhaps out of a sense of selfishness, I would just like to note for the record that it was our Transport committee room that the Prince and Princess chose for their first visit to Canada for a reception here in the nation's capital.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the president has indicated that he would hope to answer our questions, all of them, to our satisfaction. I only wish I could reciprocate and say to him that I wish I could ask all the questions that are pertinent.

I want to go back some more to CAST, and perhaps start with asking the president if he can give us, Mr. Chairman, a fairly up-to-date report on what the situation is in Montreal this morning. We understand that employees were called out yesterday, and that, in fact, the container ship is lying in the port of Montreal not being worked. Could the president, Mr. Chairman, give us some indication of the circumstances surrounding that and an indication of what is likely to happen today or tomorrow?

• 0945

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, this is going to be an extremely difficult one to answer. I will try to do my best.

[*Traduction*]

M. LeClair: M. Terry Cooper est le secrétaire et vice-président.

Monsieur le président, je ne fais aucun exposé préliminaire car nous l'avons fait la dernière fois et je n'ai rien à y ajouter. Je suppose que cela nous donnera plus de temps ce matin, pour un échange de questions et réponses. C'est la seule observation préliminaire que j'ai à faire si ce n'est que j'espère que nous serons en mesure de répondre à toutes vos questions de manière satisfaisante.

Le président: Merci beaucoup. J'aimerais prévenir le whip qu'il ne doit pas manquer de respect à l'autorité du président.

M. Turner: J'estime que votre tenue n'est pas convenable. Vous devez porter une cravate.

Le président: J'aimerais souligner aux membres du Comité et aux témoins que j'ai demandé que le lustre soit éteint de manière à ce qu'il n'y ait pas production de chaleur supplémentaire dans la pièce. Je pense que nous pouvons voir suffisamment bien avec les lumières fluorescentes. Comme ma tenue blesse la vue de M. Turner ce matin, il ne pourra donc pas bien me voir.

Nous passerons immédiatement aux questions en commençant par M. Forrestall. Je propose que chaque partie se limite à 20 minutes lors de la première série de questions et à 15 minutes par la suite. Est-ce convenu? Nous commençons donc avec M. Forrestall, suivi de M. Olivier et ensuite de M. Blaikie.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, peut-être par égoïsme, j'aimerais qu'il soit noté dans le procès-verbal que c'est dans notre salle de réunion du ministère des Transports que le prince et la princesse ont choisi, à l'occasion de leur première visite au Canada, de donner une réception ici dans la capitale nationale.

Des voix: Bravo!

M. Forrestall: Monsieur le président, le président a mentionné qu'il espérait pouvoir répondre à nos questions, à toutes nos questions de manière satisfaisante. Si seulement je pouvais en faire autant; je dirai cependant que nous espérons pouvoir poser toutes les questions qui sont pertinentes.

J'aimerais revenir un peu sur la société CAST et commencer peut-être par demander au président s'il peut nous donner, monsieur le président, un rapport passablement à jour de la situation qui prévaut à Montréal ce matin. Il semblerait que les employés ont été priés de se retirer, hier et que, de fait, le bateau conteneur est ancré dans le port de Montréal et que personne n'y travaille. Monsieur le président, le président du CN pourrait-il nous donner une idée des circonstances qui entourent cela et une idée de ce qui pourrait se produire aujourd'hui ou demain?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, il serait extrêmement difficile de répondre à cette question. J'essaierai de faire de mon mieux.

[Text]

What is happening this morning in the Port of Montreal I do not know any more than you do. The news you have is the same information that I now have at this moment. You know, we are not party any more to any negotiations that concern CAST and I do not foresee in the near or long-term future that we will be involved again in those negotiations.

To the best of my knowledge, negotiations may still be going on, as Mr. Narby, the President and Chief Executive Officer of Eurocanadian Shipholdings Limited, said publicly, negotiations may still be going on with the financial backers of CAST. We are not party to those negotiations at this moment.

We are still a shareholder of Eurocanadian, which is the parent company of CAST; we still own 18% of the common shares and we still have preferred shares. As shareholders, we are indeed made aware of what is happening, but we are not made aware of what is happening at the operational level.

My difficulty, Mr. Chairman, is that, despite our hope and wish to inform you, there are some problems in making public through this forum what is happening at this moment in negotiations that are extremely delicate and where we are advised that we are not at liberty, at this moment at least, to divulge all of what we know, even though I do not think it is very relevant and those difficulties are of a legal nature. So it is extremely difficult and it is with great regret that I cannot throw too much light, except to repeat what I have said: It does seem indeed that operations have been stopped in Montreal; we have pulled out of all negotiations with the other shareholders of CAST. We are not aware of all the details of what is going on now. We hear some of it through the newspapers, some of it through our contacts. That, I am afraid, is as far as I can go at this time.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not understand. Surely for \$62 million we have somebody sitting somewhere who can tell Canadian National Railways what the hell is going on.

An hon. Member: That is almost too reasonable.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I said I thought we knew, as a shareholder, what is going on. What we do not know is what is happening on a daily basis at the operational level. What we know, as a shareholder, is the difficulty that I now have: CAST is a private company, we own 18% of it and at this moment the best advice I can get is that we are not at liberty—and these are legal constraints . . . to say, unfortunately, to this committee, much as we would like to tell you everything. In the future I think we will be in a position to do just that, perhaps in the not-too-far-distant future.

Mr. Deniger: On a point of order.

Mr. Forrestall: We had better get off, we had better understand what we are going to do for awhile. Go ahead.

[Translation]

Ce qui se passe ce matin dans le Port de Montréal, je ne le sais pas plus que vous. Les nouvelles que vous recevez sont les mêmes que celles que j'ai pour l'instant. Vous le savez, nous ne participons plus aux négociations au sujet de CAST et je ne prévois pas à court ou à long terme que nous participerons à nouveau à ces négociations.

Au mieux de ma connaissance, les négociations se poursuivent peut-être encore, car M. Narby, le président directeur général d'Eurocanadian Shipholdings Limited, a dit publiquement que les négociations peuvent se poursuivre avec les commanditaires financiers de CAST. Nous ne participons pas à ces négociations pour l'instant.

Nous sommes encore actionnaires d'Eurocanadian, qui est l'entreprise mère de CAST; nous détenons encore 18 p. 100 des actions ordinaires et nous avons encore des actions privilégiées. À titre d'actionnaires, on nous tient au courant de ce qui se produit, mais on ne nous tient pas au courant de ce qui se produit au niveau opérationnel.

Le problème qui se pose, monsieur le président, c'est que malgré notre espoir et notre souhait de vous informer, il est difficile de rendre public par cette tribune ce qui se produit actuellement dans des négociations qui sont extrêmement délicates et au sujet desquelles on nous a dit que nous n'avions pas la liberté, du moins pour l'instant, de divulguer tout ce que nous savons, bien que je ne crois pas que ce soit très pertinent et que ces difficultés sont de nature juridique. C'est donc extrêmement difficile et c'est avec beaucoup de regret que je ne peux pas beaucoup éclairer la question, si ce n'est de répéter ce que j'ai dit; il semble en effet que les opérations ont été arrêtées à Montréal; nous nous sommes retirés de toutes les négociations avec les autres actionnaires de CAST. Nous ne sommes pas au courant de tous les détails de ce qui se passe actuellement. Nous en entendons parler en partie par les journaux et en partie par nos propres contacts. Je crains que je ne puisse pas en dire plus pour l'instant.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne comprends pas. Il me semble que pour 62 millions de dollars, il y a bien quelqu'un quelque part qui peut dire aux Chemins de fer nationaux du Canada ce qui se passe.

Une voix: C'est presque trop raisonnable.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai dit que je pensais que nous savions ce qui se passe, à titre d'actionnaires. Ce que nous ne savons pas, c'est ce qui se passe sur une base quotidienne au niveau opérationnel. Ce que nous savons à titre d'actionnaires, c'est le problème que j'ai actuellement. CAST est une entreprise privée, nous en sommes propriétaires à 18 p. 100 et, pour l'instant, le meilleur conseil que je puisse obtenir est que nous ne pouvons malheureusement pas dire—et ce sont des contraintes juridiques—à ce comité autant de choses que nous voudrions lui dire. Dans l'avenir, je pense que nous serons en mesure de le faire, peut-être dans un avenir pas trop éloigné.

M. Deniger: Rappel au règlement.

M. Forrestall: Nous avons intérêt à y aller, nous avons intérêt à comprendre ce que nous faisons pendant un moment. Allez-y.

[Texte]

Mr. Deniger: Just on a point of order, Mr. Chairman, if I remember correctly, we are sitting here this morning precisely to discuss CAST. If the President and Chief Executive Officer of CN is to tell us that he cannot tell us anything, I wonder what we are doing here. I would like to know who is giving the legal advice that tells him he cannot tell us anything. We want answers. We were patient last time. I do not understand what is going on, especially when \$62 million are involved and the future of the Port of Montreal and the future of the country and the trade business in Canada.

• 0950

Mr. Nowlan: I must say that I agree with that point of order completely, Mr. Chairman, without any other elaboration. That is the whole reason we are here. If we have an illegal opinion, I think we should go into that. The president knew what the whole purpose of this meeting was and he has been very equivocal, from what I heard. I received a telephone call with regard to the latest rumour about CAST; that was one reason I was late.

You told my colleague, Mr. Forrestall, that you are not now involved in CAST. Since when did you cease to be involved in the negotiations? When were you last involved in the negotiations? Are you in or are you out? Let us get down to brass tacks on this thing.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, if I may, those three questions . . .

The Chairman: Just one moment, please. Mr. Olivier.

M. Olivier: Avant de sauter aux conclusions, il faudrait peut-être . . . J'ai l'impression que le président du CN s'est peut-être mal exprimé. Il s'agit d'un comité où, indépendamment des avis juridiques, il doit en principe répondre à des questions. Jusqu'à ce jour, le président du CN a toujours répondu à nos questions, et je serais surpris que ce soit l'objectif de ne pas y répondre, bien au contraire. Laissons donc la chance à M. LeClair, peut-être de réinventer son introduction sur le sujet.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, of the three last questions that were asked by Mr. Nowlan, those we can answer very specifically. He asked, to my knowledge: Have all negotiations with CAST on the part of CN ceased? The answer to that is definitely yes. When were you negotiating the last? I think I can give you the exact date, which was some time last week, last Tuesday. In other words, exactly a week ago today we stopped all negotiations. Then he said: Are you in or are you out? I said, and I repeat, we are out and we are definitely out of the negotiations. We are not out of CAST, but we are out of the negotiations.

Coming back to Mr. Olivier, Mr. Chairman, I had a word with you before the committee and I expressed to you that we might find this extremely difficult. If I understand correctly, we do not have immunity or the protection, when we are

[Traduction]

M. Deniger: Juste un rappel à l'ordre, monsieur le président, si je me rappelle bien, nous siégeons ici ce matin précisément pour discuter de CAST. Si le président-directeur général du CN nous dit qu'il ne peut rien nous dire, je me demande ce que nous faisons ici. J'aimerais savoir qui lui donne le conseil juridique selon lequel il ne peut rien nous dire. Nous voulons des réponses. Nous avons été patients la dernière fois. Je ne comprends pas ce qui se passe, particulièrement quand il s'agit de 62 millions de dollars, de l'avenir du Port de Montréal et de l'avenir du pays et du commerce au Canada.

M. Nowlan: Je dois dire que je suis tout à fait d'accord avec ce rappel au règlement, monsieur le président, sans plus entrer dans les détails. C'est là la raison pour laquelle nous sommes ici. Si nous avons un avis illégal, je crois que nous devrions nous pencher là-dessus. Le président du CN connaissait l'objet de la présente réunion et son comportement a été très ambigu, d'après ce qu'on m'a dit. J'ai reçu un appel téléphonique au sujet de la dernière rumeur à propos de CAST; c'est là une raison pour laquelle je suis arrivé en retard.

Vous avez dit à mon collègue, M. Forrestall, que vous ne vous occupez pas actuellement de CAST. Quand avez-vous cessé de participer aux négociations? Quand avez-vous participé pour la dernière fois aux négociations? Y participez-vous, oui ou non? Venons-en aux choses sérieuses là-dessus.

M. LeClair: Monsieur le président, si je peux me permettre, ces trois questions . . .

Le président: Juste un instant, s'il vous plaît. Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: Before jumping to conclusions, we should perhaps . . . I am under the impression that perhaps the president of CN has not expressed himself correctly. This is a committee where, notwithstanding any legal advice, he must in principle answer all questions. Up until now, the president of CN has always answered our questions, and I would be surprised that he would intend not to answer them, all to the contrary. Let us give Mr. LeClair a chance to perhaps reformulate his introduction to the matter.

M. LeClair: Monsieur le président, les trois dernières questions posées par M. Nowlan, nous pouvons y répondre très précisément. À ma connaissance, il a demandé: est-ce que toutes les négociations du CN avec CAST ont cessé? La réponse à cela est fermement oui. Quand avez-vous négocié la dernière fois? Je crois que je peux vous donner la date exacte, qui est quelque part la semaine dernière, mardi dernier. En d'autres termes, il y a exactement une semaine aujourd'hui, nous avons mis fin à toutes les négociations. Il a alors demandé: est-ce que vous participez aux négociations, oui ou non? Je l'ai dit et je le répète, nous ne faisons absolument plus partie des négociations. Nous ne nous retirons pas de CAST, mais nous ne participons plus aux négociations.

Pour revenir à M. Olivier, monsieur le président, je vous ai parlé avant la réunion et je vous ai dit que nous pourrions trouver la situation extrêmement difficile. Si j'ai bien compris, nous n'avons pas d'immunité ou de protection lorsque nous

[Text]

witnesses here, in terms of further legal suits, and it is based on that . . .

Mr. Forrestall: Who is suing?

Mr. LeClair: You have, sir, but—I am sorry?

Mr. Forrestall: Let us go into the hallway and talk about it. Who is suing you? What is the threat of suit?

The Chairman: Okay. Let Dr. LeClair finish his statement and then take it from there. We want to deal with one point at a time. Proceed, please, Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I have formal legal advice that what I might say here may be construed by other parties as damaging to whatever negotiations are going on and that we may very well be sued for this.

Now, I told the chairman that if you wanted an in camera meeting, I would have no objections to that. But this is a public meeting and on this, the best advice—we have looked at this very carefully—is that we are in trouble. We do not have the immunity that you have, sir.

The Chairman: It is quite true that Dr. LeClair spoke to me before the beginning of the committee meeting and expressed the point of view he has just expressed. Obviously, I could not at that point give him any hard and fast advice but there are provisions in the precedents of Parliament with regard to the protection of witnesses. There is the possibility of going in camera. Again, however, I am basically in the hands of the committee. I might read you *Beauchene's*, citation 630, which says:

Every witness attending before the House or any committee thereof may claim the protection of the House in respect of the evidence he is called upon to give. He may also ask leave to be assisted by counsel.

So we do have that protection of witnesses. Citation 631, as well, says:

• 0955

The privilege of freedom from arrest and molestation is attached to all witnesses summoned to attend before either House of Parliament, or before parliamentary committees, and to others in personal attendance upon the business of Parliament, in coming, staying and returning.

So there is protection of witnesses. I can understand the point Dr. LeClair has made. I can understand the difficulty he is in, but I can also understand the difficulty in which members of the committee find themselves. It would seem to me the obvious method around this dilemma at the moment would be to go in camera.

Mr. Forrestall: Yes, but then you cannot talk about it publicly.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman.

[Translation]

témoignons ici, face aux éventuelles poursuites judiciaires et c'est à cause de cela . . .

M. Forrestall: Qui intente une poursuite?

M. LeClair: Vous avez, monsieur, mais—vous permettez?

M. Forrestall: Allons dans le couloir et parlons-en. Qui vous poursuit? Quelle est la menace de poursuite?

Le président: D'accord. Laissez M. LeClair terminer sa déclaration et vous enchaînez alors. Nous voulons parler d'une question à la fois. Allez-y, monsieur LeClair, s'il vous plaît.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai reçu un avis juridique en bonne et due forme selon lequel ce que je pourrais dire ici peut être considéré par d'autres parties comme nuisant aux négociations qui ont lieu et que nous pourrions fort bien être poursuivis pour cela.

Maintenant, j'ai dit au président que si vous vouliez une réunion à huis clos, je n'y poserai aucune objection. Mais il s'agit d'une réunion publique et là-dessus, le meilleur avis—nous avons examiné cela très attentivement—est que nous avons des problèmes. Nous n'avons pas l'immunité que vous avez, monsieur.

Le président: Il est tout à fait exact que M. LeClair m'a parlé avant le début de la réunion du comité et a exprimé le point de vue qu'il vient d'exprimer. Evidemment, à ce moment-là, je ne pouvais pas lui donner un avis ferme et définitif, mais il y a des dispositions dans les précédents du Parlement au sujet de la protection des témoins. Il y a la possibilité de passer à huis clos. Ici encore, toutefois, je m'en remets essentiellement au comité. Je peux vous lire *Beauchene's* citation 630, qui dit:*

Tout témoin qui se présente devant la Chambre ou l'un des ses comités peut réclamer la protection de la Chambre au sujet des témoignages qu'il a à rendre et demander aussi l'assistance d'un avocat-conseil.

Les témoins sont donc ainsi protégés. La citation 631 dit également:

Les témoins cités à comparaître devant l'une ou l'autre des deux Chambres ou leurs comités bénéficient des immunités habituelles, notamment en matière d'arrestation. Ces immunités sont d'ailleurs étendues à tous ceux dont les fonctions exigent qu'ils soient présents en leur personne auprès du Parlement. Ils sont libres d'aller, de rester et de revenir.

Ainsi, il y a effectivement protection des témoins. Je comprends ce que M. LeClair a voulu dire. Je vois les problèmes auxquels il doit faire face, mais je vois également ceux auxquels sont confrontés les membres du Comité. Il me semble que la meilleure méthode de résoudre le problème à stade-ci serait de déclarer le huis clos.

M. Forrestall: Oui, mais alors vous ne pouvez pas en parler publiquement.

M. Blaikie: Monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I do not have a strong opinion on that one way or the other, but what I do wish is that those of us who have questions on subjects other than CAST would certainly like to be able to ask those questions in a public forum. So if it is the will of the committee to go in camera to discuss one particular subject, perhaps those of us who have other questions could get them asked, and then between 11.00 a.m. and 12.00 noon we could go in camera to free up the witness to discuss CAST.

Mr. Ellis: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have a number of other questions as well, but this matter of CAST is far too important to set aside. I think Mr. Benjamin would agree also that we have a subject matter here that is extremely delicate. All of us want to get to the bottom of it, and I think that is what we have to deal with. I will certainly put my questions aside until we get to the bottom of this to see where we are going to go with it.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, did I understand you to say clearly that it is within the power of this committee to grant us immunity as to what we might have to say on CAST and related matters?

Mr. Olivier: I am not sure. The witnesses do not have immunity.

An hon. Member: No.

Mr. Olivier: We have immunity, but not the witnesses.

The Chairman: I will repeat citation 630 for the benefit of members of the committee and for the benefit of the witnesses. It seems to me to be quite clear and straightforward:

Every witness attending before the House or any committee thereof may claim the protection of the House in respect of the evidence he is called upon to give. He may also ask leave to be assisted by counsel.

Mr. Ellis: I assume CN have their counsel here this morning.

The Chairman: I would assume so. Is that correct?

Mr. LeClair: We do not have our counsel here on this matter.

Mr. Nowlan: On that point, Mr. Chairman, speaking of counsel, is this legal opinion you referred to a legal opinion of your legal counsel, or is it an outside legal opinion? If we went in camera—or even in public—could we say it?

M. Olivier: Monsieur le président, que je sois d'accord ou pas avec M. LeClair, il y a une chose que je mets en doute: c'est votre lecture. Je pense honnêtement que les témoins ici n'ont pas l'immunité que nous, nous avons et qu'en tout temps,

[Traduction]

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, mon idée n'est pas encore faite pour ou contre cette question, mais j'aimerais rappeler ici que ceux d'entre nous qui ont des questions à poser sur des sujets autres que la compagnie CAST aimeraient bien poser ces questions dans une assemblée publique. Ainsi donc, si le Comité é décide de déclarer le huis clos pour discuter d'une question en particulier, peut-être que ceux d'entre nous qui ont des questions à poser sur d'autres sujets pourraient le faire dès maintenant et nous pourrions ensuite, entre 11h00 et midi, siéger à huis clos afin de permettre aux témoins de discuter de CAST.

M. Ellis: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser, mais cette question de CAST est trop importante pour qu'on la laisse de côté. Je crois que M. Benjamin est d'avis comme moi que nous avons ici une question extrêmement délicate. Nous voulons tous aller au fond des choses et je crois que c'est ce que nous devrions faire. Je remettrai volontiers mes autres questions jusqu'à ce que nous ayons épuisé celle-ci, afin de voir ce que nous en ferons.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, si j'ai bien compris, vous nous avez dit qu'il entre dans les attributions de ce comité de nous accorder l'immunité sur ce que nous aurions à dire au sujet de CAST et des questions connexes?

M. Olivier: Je ne crois pas que les témoins bénéficient de l'immunité.

Une voix: Non.

M. Olivier: Nous bénéficions de l'immunité, mais il n'en va pas de même pour les témoins.

Le président: Je répète la citation 630 à l'intention des membres du Comité et à l'intention des témoins. Elle m'apparaît très claire et directe.

Tout témoin qui se présente devant la Chambre ou l'un de ses comités peut réclamer la protection de la Chambre au sujet des témoignages qu'il a à rendre et demander aussi l'assistance d'un avocat-conseil.

M. Ellis: Je suppose que l'avocat-conseil du CN est présent ce matin.

Le président: Je le suppose. Est-ce exact?

M. LeClair: Nous ne sommes pas accompagnés de notre avocat-conseil pour traiter de cette question.

M. Nowlan: À ce sujet, monsieur le président, parlant d'avocat-conseil, cette opinion juridique que vous avez mentionnée était-elle une opinion juridique de votre avocat-conseil, ou provenait-elle d'une autre source? Si nous siégeons à huis clos, ou même en public, pourrions-nous la mentionner?

Mr. Olivier: Mr. Chairman, whether or not I agree with Dr. LeClair, there is one point I question: it is your interpretation. I honestly believe that the witnesses here do not have the immunity we do have and that at any time their testimony can

[Text]

leurs témoignages peuvent être invoqués en cour ou ailleurs et qu'ils peuvent être poursuivis pour cela. Je serais très surpris, monsieur le président, que nos témoins . . . Vous savez, moi, je peux penser que Narby est un bandit ou un mauvais citoyen. J'ai le privilège de le penser ici, mais lui ne peut pas le penser de cette façon-là.

M. Deniger: Et surtout pas le dire.

M. Olivier: Et surtout pas le dire. Donc, monsieur le président, il est extrêmement important qu'on fasse attention à nos témoins. Si on veut absolument obtenir la vérité, il y a deux possibilités: on peut siéger à huis clos pour discuter et décider ensuite si on peut revenir en public avec cela.

The Chairman: Mr. Deniger, and then Mr. Forrestall.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I am disturbed by the goings on. Mr. Chairman, the chief executive officer of CN new very well this morning that the sole reason, basically—other than a few questions on the Crow, maybe—CN and its witnesses were appearing was to discuss CAST.

• 1000

He also knows that in the last week there has not been a day that one paper has not had some news item on CAST—on its solvency or on its insolvency, on the negotiations, on the extent of the Royal Bank, the Bank of Montreal and CN, and on all sorts of issues.

He came in this morning without even a statement. It seems to me that, knowing our interest and knowing that we had postponed the meeting for today to discuss specifically that, he should at least have had a statement in which he brings us up to date on what is going on, on how far he can go and what he can tell us.

I can understand that Mr. Narby might be threatening lawsuits. It is a toy of negotiations. He probably is saying that CN is in breach of certain agreements that you might have reached in the past. But to expect us not to ask any questions to protect you from lawsuits I do not think we would be responsible to the ones who have elected us here, and I will not accept that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: If the chairman or the president wanted to respond, that is fine.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, it is because we expected these questions that we took legal counsel. The fact that I do not have a written statement to read does not alter the fact that indeed we expected this to happen. That is why we took legal counsel.

[Translation]

be called upon in court or elsewhere and they could be prosecuted for it. I would be very surprised, Mr. Chairman, if our witnesses . . . You know, I personally might think that Narby is a gangster or a bad citizen. I have the privilege to think that here, but he cannot think that way?

Mr. Deniger: And certainly not say it.

Mr. Olivier: And certainly not say it. So, Mr. Chairman, it is extremely important that we take good care of our witnesses. If we absolutely want to get to the truth, there are two possibilities: we might go in camera to discuss the question and afterwards decide if we want to go public again.

Le président: M. Deniger, et ensuite M. Forrestall.

M. Deniger: Monsieur le président, je suis troublé par ce qui se passe. Monsieur le président, le président du CN serait très bien ce matin que la seule raison, à l'exception peut-être de quelques questions sur l'accord du Nid-de-Corbeau, pour laquelle le CN et ses témoins devaient comparaître ce matin, c'était pour discuter de CAST.

Il sait aussi qu'au cours de la dernière semaine il n'y a pas un jour qui se soit passé sans qu'un journal ne publie un article ou un autre sur la société CAST—sur sa solvabilité ou son insolvabilité, sur les négociations, sur les mesures prises par la Banque royale, la Banque de Montréal et le CN et toutes sortes d'autres questions.

Il se présente ce matin sans même faire une déclaration. Il me semble que sachant jusqu'à quel point la question nous intéresse et que nous avons reporté la réunion à aujourd'hui pour en discuter expressément, il aurait dû au moins faire une déclaration par laquelle il nous aurait mis au fait de ce qui se passait; il aurait pu nous préciser jusqu'où il peut aller et nous dire ce qu'il pouvait dévoiler.

Je peux comprendre que M. Narby pourrait le menacer d'une poursuite en justice. C'est un aspect des négociations. Il dira probablement que le CN est coupable d'avoir rompu certains contrats qui ont été conclus dans le passé. Mais de là à attendre de nous que nous ne posions pas de questions pour lui éviter des poursuites, je ne crois pas que ce serait agir de façon responsable à l'égard de ceux qui nous ont élus ici et je ne peux accepter ça, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si le président du comité ou le président de la compagnie ont des commentaires à faire à ce propos, c'est parfait.

Le président: Docteur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, c'est parce que nous nous attendions à de telles questions que nous avons demandé l'avis d'un avocat. Le fait que nous n'avons pas une déclaration écrite à lire ne change rien au fait que nous nous attendions très certainement à ce que cela se produise. C'est pourquoi nous avons demandé l'avis d'un avocat.

[Texte]

The legal counsel on this—and, Mr. Nowlan, it is our own, not outside—was very, very specific: no ifs and buts about it; at this moment for us to discuss this in public . . . God knows that I would like to tell you what is happening; and I do not want to be facetious, but if I did you would probably give us a standing ovation for what we have done. Hopefully, in the future we will be able to do that, but at this moment it would be irresponsible of me to go against the formal legal advice that we have from our own counsel that we are not at liberty. I understand that you cannot grant us immunity on this, and it would be irresponsible for me . . .

It is not that I am worried personally. If there was a suit here, it would be against the company and myself. So I am not worried specifically for myself, but it would be irresponsible of us to go ahead. That advice may be wrong or it may be poor judgment, but that is the one we have.

Mr. Chairman, I understand your right. I understand your interest as representatives of the taxpayers, who, after all, are responsible for the \$61 million that you may want to have questioned.

Could I ask you: If we were in camera and we answered all of your questions and gave you a full account of what is happening, are we covered in camera if it ever comes out afterwards—not from us, but if it comes out afterwards, are we then covered in terms of immunity?

The Chairman: My understanding is, and I . . .

Mr. Olivier: I move that we go in camera.

The Chairman: Just a moment, please. Let us take one issue at a time.

My understanding is that witnesses are immune from prosecution resulting from any testimony they give before the committee. From the point of view of going in camera, obviously no one can give a guarantee that what is said in camera may not be repeated outside. However, I think one would have to assume that, as members of Parliament, if we were hearing testimony in camera we would be responsible and not repeat it outside. But whether or not we will go in camera is a decision that has not been made yet.

I have Mr. Forrestall who wants to speak. I have Mr. Deniger, Mr. Flis, Mr. Nowlan and Mr. Blaikie.

Mr. Forrestall: All on the same point of order.

Mr. Olivier: What about my motion? I put a motion.

The Chairman: I am sorry. Mr. Olivier moved that the committee go in camera for discussion.

Mr. Blaikie: At which point I raised my hand.

[Traduction]

L'avocat que nous avons consulté à ce propos—M. Nowlan, il s'agit d'un avocat de la compagnie et non de l'extérieur—a été très, très précis: pas de si ni de mais; et que nous en discussions à l'instant en public . . . Dieu sait que j'aimerais vous dire ce qui se passe; et ce n'est pas que je veuille blaguer, mais si je le faisais, ce serait une ovation debout que vous nous donneriez pour ce que nous avons accompli. J'espère que nous serons en mesure plus tard de dire ce qui s'est passé, mais pour l'instant ce serait irresponsable de ma part d'aller à l'encontre de l'avis juridique officiel que nous avons reçu de notre avocat, à savoir que cela ne nous est pas possible. Si je me trompe, vous ne pouvez nous accorder l'immunité en ce qui concerne cette question et il serait irresponsable de ma part . . .

Ce n'est pas que je m'inquiète personnellement. Si une poursuite s'ensuivait, elle viserait la compagnie et moi-même. Aussi je ne suis pas inquiet particulièrement pour moi-même, mais ce serait irresponsable de notre part de parler. Ce conseil peut être mal fondé ou peut découler d'un mauvais jugement, mais c'est celui que nous avons reçu.

Monsieur le président, je sais que vous avez raison. Je comprends que vous vous intéressiez à la question en tant que représentant des contribuables qui, après tout, sont responsables du montant de 61 millions de dollars à l'égard duquel vous pourriez souhaiter nous interroger.

Puis-je vous demander: si la réunion se tenait à huis clos et que nous répondions à toutes vos questions et que nous vous donnions un compte rendu complet de ce qui s'est passé, à huis clos, l'immunité joue-t-elle si ce qui a été dit est rendu public par la suite—non par nous, mais si cela était rendu public par la suite, jouissons-nous d'une immunité?

Le président: D'après moi, et je . . .

M. Olivier: Je propose que nous siégeons à huis clos.

Le président: Un instant, s'il vous plaît. Réglons une question à la fois.

A mon avis, il ne peut y avoir contre les témoins une poursuite découlant d'un témoignage qu'ils ont donné devant le comité. Pour ce qui est de siéger à huis clos, de toute évidence personne ne peut garantir que ce qui se dira à huis clos ne sera pas répété à l'extérieur. Toutefois, j'estime que nous devons supposer que, parce que nous sommes des députés, si nous entendons un témoignage à huis clos, nous devons agir de manière responsable et ne pas le répéter à l'extérieur. Mais de siéger ou non à huis clos est une décision qui n'a pas encore été prise.

Il y a M. Forrestall qui désire prendre la parole. Il y a aussi M. Deniger, N. Flis, M. Nowlan et M. Blaikie.

M. Forrestall: Il s'agit toujours de la même question relative au Règlement.

M. Olivier: Qu'en est-il de ma motion? J'ai présenté une motion.

Le président: Je regrette. M. Olivier a proposé que le Comité siége à huis clos pour pouvoir discuter.

M. Blaikie: Et à ce moment-là j'ai levé la main.

[Text]

The Chairman: All right. So then we are speaking to the motion.

Let Mr. Olivier explain his motion, please, and then Mr. Forrestall.

• 1005

M. Olivier: Monsieur le président, je pense que les députés qui sont ici sont intéressés à avoir des réponses sur les transactions, ou les possibilités de poursuites, ou sur tout ce qui se fait entre CAST et le CN. Et je pense aussi que les témoins que nous avons devant nous sont placés dans la situation suivante: ou ils répondent à nos questions en public, et ils font face à des possibilités de poursuites; ou ils refusent de répondre à nos questions, et ils font face à des poursuites du Comité parlementaire.

Je pense que c'est ça leur problème ce matin. C'est la raison pour laquelle, et je le demande à mes collègues autant ceux d'en face que ceux de ce côté-ci., puisque nous sommes vraiment intéressés à savoir ce qui se passe et que l'on avait décidé antérieurement que l'on poserait des questions sur le problème de CAST, c'est la raison pour laquelle, dis-je, j'ai avancé ma proposition à savoir que l'on discute en comité privé de cette chose-là pour que l'on puisse avoir, et les réponses, et les déroulements de toute l'affaire que j'appellerai l'affaire de CAST et du CN, et que l'on puisse avoir, une fois pour toute, des réponses qui nous intéressent.

C'est la raison majeure de ma proposition et j'espère que mes collègues l'accepteront.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have some reluctance doing anything in camera. We are talking about hundreds and hundreds of millions of dollars worth of container business in the north Atlantic. We are on the verge of an enormous freight war. I feel that my responsibility is to oppose . . . My instinct is to oppose going in camera with respect to this. I do not like being compromised, personally, and I do not think it is in the best interests of this committee to be compromised with respect to this. I do not want information that is not accessible and available to Canadians generally. I get a little terrified when I think of what could happen if you unleash, who knows, somewhere between 80,000 and 150,000 TUs in that traffic area under the circumstances of rumour, false . . . some of it true, perhaps, but above all not knowing.

Mr. Chairman, I am very disappointed this morning that we are not able in fact to shed a little bit of light on this, other than the indications the president has given us that all negotiations have ceased, that Canadian National Railways have in fact withdrawn from any negotiations and have no intention, if I understand the president correctly, of re-entering the negotiations either now or in the foreseeable future. If that is not correct, Mr. President, I hope you will correct me.

Mr. LeClair: We have no intention of returning to the negotiating table unless some of the parameters of what is available to us are achieved. We will not return to the nego-

[Translation]

Le président: Très bien. Nous passons alors à la motion.

Que M. Olivier explique sa motion, s'il vous plaît puis l'on passera à M. Forrestall.

Mr. Olivier: Mr. Chairman I believe that all the Honourable Members present would like to get answers on the transactions or on the risks of prosecutions or on everything that goes on between CAST and the CN. And I also believe that the witnesses here have to face the following situation: either they answer our questions in public; or they refuse to answer our questions and they run the risk of prosecution from the Parliamentary Committee.

I believe that is what their problem is this morning. That is the reason why, and I ask that of my colleagues, those on this side as well as those on the other side . . . , since we are all interested to learn what is going on and we had previously decided that we would ask questions on the problem of CAST, that is the reason, as I said, why I submitted the proposition that we discuss privately of this thing to finally get both the answers and the ins and outs of the whole business, that I would call the business of CAST and the CN, so that we get, once and for all, the answers we want.

That is the main reason behind my proposition and I hope my colleagues will receive it.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'éprouve quelque réticence à siéger à huis clos. Il est question ici de centaines et de centaines de millions de dollars de marchandises transportées par conteneur sur l'Atlantique nord. Nous sommes sur le bord d'une terrible guerre du fret. Mes responsabilités m'obligent à refuser . . . Mon instinct me dit de refuser de siéger à huis clos sur cette question. Je n'aime pas personnellement faire des compromis et je ne crois pas que ce soit dans le meilleur intérêt de ce Comité de faire des compromis concernant cette question. Je ne tiens pas à obtenir de renseignements qui ne sont pas accessibles aux Canadiens en général. Je suis quelque peu effrayé lorsque je songe à ce qui pourrait se produire si on lâchait, qui sait, entre 80,000 et 150,000 TU dans ce secteur, d'après des rumeurs, fausses . . . certaines peuvent être fondées, mais surtout en ne sachant pas.

Monsieur le président, je suis très déçu ce matin que nous ne parvenions pas enfin à jeter un peu de lumière sur cette question, sauf peut-être que le président du CN nous a laissé entendre que les négociations sont interrompues, le Canadien national s'est en fait retiré des négociations et n'a nulle intention, si j'ai bien compris son président, de les reprendre maintenant ou dans un avenir prévisible. Si je me trompe, j'espère que le président me corrigera.

M. LeClair: Nous n'avons nullement l'intention de retourner à la table de négociations à moins que ne soient établis certains paramètres relativement à ce que nous pouvons faire. Nous ne

[Texte]

tiating table unless there are some major changes in what we are faced with.

Mr. Forrestall: Well, you see an already very different situation.

Perhaps, Mr. Chairman, I would accede to going in camera . . . Let me put it to you this way: If you are out, that is good; say so, and let CAST go to the wall and pick up the pieces. Or is it the question . . . ? For example, I would like to ask the president: Who is putting the screws to whom? Is CN putting the screws to CAST, or is Narby putting the screws to the Canadian public? If that is the type of question that cannot be answered in public, then we will go in camera.

I have some difficulty with it. I will go along with it, because it might facilitate getting on with business, but I do not like in camera sessions. This is the second time, Mr. Chairman, that this committee, in one way or another . . . I think all members of this committee feel somewhat compromised, first with Air Canada and second with CN. In both cases, this committee has leaned over backwards to accommodate legitimate requests to ensure that we protect the reputations of people. God knows, we would not want to sully anybody or offend them. I am just upset about it. Perhaps we will leave it at that and deal with the motion; others want to speak to it. I do not like in camera sessions.

The Chairman: Mr. Blaikie and Mr. Nowlan.

• 1010

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, as I said before, I do not have strong feelings one way or the other about in camera meetings, although my instinct would be to vote against the motion and not to put the committee in that kind of a position. I would like to take issue with one of the reasons given for going in camera, and that is that this meeting was called specifically for the purpose of dealing with CAST. I was at the last meeting of the Standing Committee on Transport at which we dealt with the annual report of the Canadian National. When we agreed not to meet in the afternoon but to meet at a subsequent date, it was not necessarily only for the purpose of dealing with CAST; it was so that we could deal with all the other issues that members wanted to bring up. So I object to the perception that people who have other things to raise are somehow out of sync with what the purpose of the meeting is, because that just is not the case.

The Chairman: All right. That is not the case. Members, of course, are free to deal with other matters vis-à-vis CN's annual report.

Mr. Blaikie: All right.

The Chairman: However, I would have to say that I think it is better to deal with one issue at a time; and if we have an issue that is a thorny one, perhaps we should try to resolve that one and then go to the other issues

[Traduction]

retournerons pas à la table de négociations à moins qu'il ne se produise d'importants changements dans la situation.

M. Forrestall: Eh bien, vous avez déjà une situation très différente.

Peut-être, monsieur le président, que j'accepterais de siéger à huis clos . . . Voici comment je vois la situation: Si vous vous êtes retiré, c'est bon; dites-le et laissez CAST se débrouiller tout seul. Mais est-ce bien là la question . . . ? Par exemple, j'aimerais demander au président du CN, qui force la main à qui? Est-ce que le CN force la main à CAST ou est-ce Narby qui force la main au public canadien? Si c'est là le genre de questions auxquelles on ne peut répondre en public, dans ce cas, j'accepte de siéger à huis clos.

Cela me pose un problème mais j'accepte parce que cela nous aiderait à avancer sur cette question, mais je n'aime pas les séances à huis clos. C'est la deuxième fois, monsieur le président, que ce Comité doit d'une façon ou d'une autre . . . Je crois que les membres du Comité ont l'impression qu'on abuse plus ou moins d'eux, la première fois avec Air Canada maintenant avec le CN. Dans les deux cas, notre Comité s'est mis en quatre pour accéder à des demandes légitimes afin de protéger la réputation de certaines personnes. Dieu sait que nous ne voulons pas salir de réputations ou blesser qui que ce soit. C'est tout simplement que cela me contrarie. Il faudrait peut-être s'en tenir là et disposer de la motion; d'autres voudront peut-être prendre la parole. Je n'aime pas les séances à huis clos.

Le président: Monsieur Blaikie et M. Nowlan.

M. Blaikie: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas d'opinion ferme en faveur ou contre les séances à huis clos, mais mon instinct me dit de voter contre cette motion pour ne pas mettre la commission dans ce genre de situation. Je voudrais faire une mise au point concernant une des raisons présentées en faveur des séances à huis clos; on dit que cette séance doit porter spécifiquement sur CAST. J'étais présent à la dernière séance de la Commission permanente des Transports où nous avons discuté du rapport annuel du Canadien National. Lorsque nous nous sommes entendus de ne pas siéger l'après-midi mais plutôt à une date ultérieure, ce n'était pas nécessairement parce qu'on voulait parler uniquement de CAST; c'était pour aborder toutes les autres questions que les membres voulaient soulever. Je m'inscris donc en faux contre la perception selon laquelle les personnes qui veulent attirer l'attention de la commission sur d'autres sujets sont hors de propos, parce que ce n'est pas le cas.

Le président: Très bien. Ce n'est pas le cas. Les membres sont, bien entendu, libres de discuter d'autres sujets relatifs au rapport du CN.

M. Blaikie: D'accord.

Le président: Mais je dois ajouter que je pense qu'il vaut mieux discuter d'un sujet à la fois; quand une question est épineuse, nous devrions peut-être essayer de la résoudre avant de passer à autre chose.

[Text]

Mr. Blaikie: Well, I am still speaking to the motion, Mr. Chairman. I would ask the committee then, if it is the consensus that we deal with the CAST matter in camera, that we still deal with the other issues and with other questions that members have to ask about other issues on the public record.

The Chairman: Of course.

Mr. Blaikie: So if people indicate that they have questions other than those which have to do with CAST, I still suggest that we get those out of the way, and then those who want to sit around and talk about CAST can do so in camera.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan and then Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: I overheard you say there would not be time. How long are we scheduled for today with CN, all three sessions?

The Chairman: I was talking about a different matter. The clerk was just reminding me that we were to go in camera later at 12.00 noon and we could deal with it then, and I said there would not be time then. That is what I was talking about.

Mr. Nowlan: On the motion, Mr. Chairman, I understand Mr. Blaikie's point; other matters should be discussed obviously in the open. The primary reason, although there are other matters on which we wanted CN back, was CAST. Normally, I agree with my friend, Mr. Forrestall. The instinct to go in camera to me is generally against the whole reason why we meet in the Standing Committee on Transport in the public interest.

I agree with my friend, Mr. Deniger, that if the president was aware of this legal opinion, I am a little bit disappointed, to say the least, that there was not a previous communication with our chairman, and we could have perhaps not wasted the time of the last half hour or three-quarters of an hour on this so far. We could have ironed this out so that we would have known exactly what we were going to do. We could have considered it ourselves, and I would have been prepared to move in camera, hear other matters and have it a little more orderly than it is now. In that sense, I am very disappointed to say the least. To move in camera, as far as I am concerned now—I guess you have gone to get the legal counsel—there is no question; and your legal counsel should be able to tell you this, because it is certainly my understanding of the law of parliamentary immunity, that, yes, there is immunity for anything said in a committee, the same as for members. But the reality is that what you say here and the information you give here can obviously be used outside in any type of litigation, but it is not used against the corporation or the president *per se* directly—you said such and such here, therefore we sue you outside. However, the information gathered here, obviously helps in any type of litigation outside. Obviously, in camera there is no report of what goes on; it is private and it is even thus more privileged, and the only reason I am prepared to vote for this motion is to get it into in camera to see just where the problems are and what you can or cannot say outside. Without compromise, but knowing full well what I

[Translation]

M. Blaikie: Encore au sujet de la motion, monsieur le président, je demanderais à la commission s'il y a consensus pour que nous discutons de l'affaire CAST à huis clos sans exclure les autres sujets et les questions que les membres veulent poser sur ce qui touche aux affaires publiques.

Le président: Bien sûr.

M. Blaikie: Donc si quelqu'un veut soulever des questions autres que celles concernant CAST, je propose toujours que nous les abordions d'abord et, par la suite, tous ceux qui veulent rester pour discuter de CAST pourront le faire à huis clos.

Le président: D'accord.

Monsieur Nowlan et après M. Deniger.

M. Nowlan: Je vous ai entendu dire que nous n'aurions pas le temps. Combien de temps allons-nous consacrer au CN aujourd'hui, toutes les trois séances?

Le président: C'était au sujet d'autre chose. Le greffier me rappelait que nous devions sigéer à huis clos plus tard à midi et que nous pourrions alors en parler et j'ai répondu qu'il n'y aurait pas assez de temps. C'était autre chose.

M. Nowlan: Pour revenir à la motion, monsieur le président, je comprends le point soulevé par M. Blaikie; les autres questions devraient évidemment être abordées en public. Mais la principale raison de la séance à huis clos, même s'il y a d'autres questions que nous voudrions poser au CN, était CAST. Normalement, je suis d'accord avec mon ami, M. Forrestall. L'idée d'une séance à huis clos me semble en général contraire à la raison pour laquelle la Commission permanente des Transports se réunit dans l'intérêt du public.

Je suis d'accord avec mon ami, M. Deniger, que si le président du CN était au courant de cet avis juridique, je suis un peu déçu, c'est le moindre que je puisse dire, qu'il n'ait pas contacté notre président au préalable. Nous aurions peut-être pu éviter de perdre la demi-heure ou les trois quarts d'heure que nous avons passés sur cette question jusqu'à présent. Nous aurions pu tout régler pour savoir exactement ce que nous allions faire. Nous aurions pu nous-mêmes examiner les possibilités et j'aurais été prêt à siéger à huis clos, à étudier d'autres sujets et nos travaux se dérouleraient avec plus d'ordre que maintenant. De ce point de vue, je suis très déçu, c'est le moindre que je puisse dire. Siéger à huis clos, en ce qui me concerne maintenant, je suppose que vous avez demandé les conseils juridiques appropriés, est sans doute nécessaire; vos conseillers juridiques devraient pouvoir vous le dire parce qu'il me semble qu'en vertu de la Loi sur l'immunité parlementaire il y a une immunité concernant tout ce qui se dit en commission, comme dans le cas des membres. Mais la réalité est que tout ce que vous dites ici et les renseignements que vous nous fournissez peuvent servir à l'extérieur dans n'importe quel type de litige, mais non directement contre cette société ou son président, vous avez dit telle chose ici, on vous poursuit donc à l'extérieur. Cependant, les renseignements recueillis ici facilitent évidemment n'importe quel genre de litige à l'extérieur. Il va de soi que, à huis clos, il n'y a pas de compte rendu sur ce qui se passe; tout se déroule en privé et les renseignements sont très confidentiels. La seule raison pour laquelle je

[Texte]

intend to do, depending on what you say in camera, I might have to pose or some other colleagues might pose the very questions to you in public, which then you might very well refuse to answer on the advice of your legal counsel. That is how I would treat the in camera meeting, Mr. Chairman. I want to find out what is in the background, what problems the corporation faces; and perhaps we will be satisfied. That is the only reason I will vote for this motion.

The Chairman: May I comment just briefly, Mr. Nowlan?

• 1015

About the disappointment that I did not discuss this issue with you, I found out about it just before I called the meeting to order. I could not assume what questions were going to be asked, and I could not make any ruling until such time as the question was asked. So unless the issue came up, I did not see any point in raising the matter myself.

Mr. Nowlan: I had a different point of order, Mr. Chairman. My disappointment was with the president, knowing full well it was going to come up, not with you, illustrious chairman.

The Chairman: Oh, I am sorry. I misunderstood you, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger, I believe, wanted to comment.

Mr. Deniger: When it is CAST, it is in camera; when it is not CAST, it is not in camera.

Motion agreed to.

The Chairman: Therefore, I will have to ask all those who are not directly connected with CN and all those who are not members of the House or of the staff of the committee please to leave the room.

An hon. Member: My turn comes up after the next speaker. If I begin to ask questions on something other than CAST, would that then go on the record?

The Chairman: We have agreed to go in camera to hear from CN on their position with CAST.

[Traduction]

suis prêt à voter en faveur de cette motion est que nous puissions siéger à huis clos pour voir où se trouvent les problèmes et savoir ce qui peut ou ne peut pas être dit à l'extérieur. Je le fais sans compromis, sachant très bien ce que j'ai l'intention de faire. Selon ce que vous direz à huis clos, il est possible que moi ou d'autres collègues devrions vous poser en public les mêmes questions, auxquelles vous refuserez peut-être de répondre suivant l'avis de vos conseillers juridiques. Voilà comment j'envisage la séance à huis clos, monsieur le président. Je veux connaître le fond de cette histoire, savoir les problèmes auxquels cette société fait face; peut-être trouverons-nous réponse. C'est la seule raison pour laquelle je vote en faveur de cette motion.

Le président: Pourrais-je brièvement faire quelques remarques, monsieur Nowlan?

Quant à votre déception du fait que je n'ai pas abordé cette question avec vous, je dois vous dire que je l'ai appris juste avant de déclarer l'ouverture de la séance. Je ne pouvais pas prévoir les questions qui seraient posées et je ne pouvais prendre aucune décision avant le moment où cette question serait soulevée. Et donc, à moins que l'affaire ne vienne sur le tapis, je ne vois pas quel intérêt il y aurait eu à ce que j'en parle moi-même.

M. Nowlan: Monsieur le président, l'objection que je souhaite formuler est différente. Ce n'est pas vous qui m'avez déçu, illustre président, mais plutôt le président du CN, qui savait très bien que cette affaire viendrait sur le tapis.

Le président: Oh, je regrette, monsieur Nowlan, je vous ai mal compris.

Monsieur Deniger, si je ne me trompe, avait, un mot à dire à ce sujet.

M. Deniger: Si nous parlons de CAST, que ce soit à huis clos; s'il ne s'agit pas de CAST, l'audience est publique.

Motion adoptée.

Le président: En conséquence, je dois prier tous ceux qui n'ont pas de liens directs avec le CN, et ceux qui ne sont pas des députés ou qui ne font pas partie du personnel du Comité de bien vouloir quitter les lieux.

Une voix: Mon tour doit venir après le prochain orateur. Si je commence pas poser des questions sur un sujet différent de CAST, est-ce que cela sera noté dans le compte rendu?

Le président: Nous avons convenu de nous réunir à huis clos pour entendre ce que le CN a à dire au sujet de sa position dans l'affaire de CAST.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer.
Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises.
Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer,
CN Rail.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général.
M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.
M. R.E. Lawless, président—chef de la direction, CN Rail.

7 HOUSE OF COMMONS

2 Issue No. 101

Tuesday, June 28, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 101

Le mardi 28 juin 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National Railways for 1982

Annual Report of Air Canada for 1982

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982

Rapport annuel d'Air Canada pour 1982

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Léopold Corriveau
Chuck Cook
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Monday, June 27, 1983:

Mr. Althouse replaced Mr. Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le lundi 27 juin 1983:

M. Althouse remplace M. Blaikie.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1983
(144)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Olivier and Turner.

Alternates present: Messrs. Ellis and McKnight.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander—Twillingate*), Blaikie, Crosby (*Halifax West*), Loiselle and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises; Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail and Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

The witnesses answered questions and retired.

It was agreed,—That the responses provided by the Canadian National Railways to questions raised by the members of the Committee, on May 12, 1983, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-48"*).

Mr. Benjamin, seconded by Mr. Nowlan, moved,—That the Committee proceed in public to hold this sitting of the Committee to consider the SIXTEENTH and the SEVENTEENTH REPORTS OF THE Sub-committee on Agenda and Procedure.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 2.

By unanimous consent, the motion for concurrence in the SIXTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which was considered at an *In Camera* sitting, on Tuesday, June 21, 1983, was withdrawn.

The Chairman presented the SIXTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met on Thursday, June 16, 1983 to plan its future business with respect to its permanent Order of Reference contained in section 17(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 JUIN 1983
(144)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Olivier et Turner.

Substituts présents: MM. Ellis et McKnight.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander—Twillingate*), Blaikie, Crosby (*Halifax-Ouest*), Loiselle et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN; M. R.E. Lawless, président et chef de la direction CN Rail, et M. Y.H. Masse, premier vice-président, Affaires générales et chef de la direction financière.

Conformément à son ordre de renvoi permanent contenu dans l'article 38(1.1), Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, Chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, tels que modifiés par le chapitre 34, Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elisabeth II, le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982.

Les témoins répondent aux questions et se retirent.

Il est convenu,—Que les réponses données par les Chemins de fer nationaux du Canada aux questions posées par les membres du Comité le 12 mai 1983 soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice «TRPT-48»*).

M. Benjamin, appuyé par M. Nowlan, propose,—Que le Comité entreprenne une séance publique pour étudier les SEIZIÈME ET DIX-SEPTIÈME RAPPORTS du Sous-comité du programme et de la procédure.

Après débat, ladite motion mise aux voix est adoptée par un vote à main levée de 5 voix contre 2.

Du consentement unanime, la motion aux fins d'adoption dans le SEIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure, étudié lors de la séance à huis clos du mardi 21 juin 1983, est retirée.

Le président présente le SEIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Le Sous-comité s'est réuni le jeudi 16 juin 1983 pour planifier ses travaux relativement à l'ordre de renvoi permanent énoncé au paragraphe 17(7) de la Loi constituant Air Canada (1977), Statuts du Canada 1977-1978, Chapitre 5, 26-27 Elisabeth II.

Your Sub-committee has agreed to make the following recommendations:

1. That in view of the evidence given by the Royal Canadian Mounted Police to the Sub-committee, it will postpone, until September 13, 1983, its study of the Annual Report of Air Canada for 1982.
2. That the Committee report to the House.

Mr. Turner moved,—That the SIXTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

And debate arising thereon;

On motion of Mr. Nowlan, it was agreed,—That Recommendation Number 1 of the Sub-Committee report be amended by deleting the period after 1982 and adding the following therefor:

“and at that time will recall as witnesses the Chairman and the President of Air Canada”

And the question being put on the main motion, it was agreed to.

The Chairman presented the SEVENTEENTH REPORT of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-Committee met Thursday, June 23, 1983 to plan its future business with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and has agreed to make the following recommendations:

1. PUBLIC HEARINGS

(a) That Public hearings be held in the following cities on the various dates specified below:

JUNE 29, 1983 at 3:30 and 8:00 p.m.

Ottawa, Ontario.

The Honourable Jean-Luc Pepin

Minister of Transport

WEEK OF JULY 26 to 29, 1983

Ottawa, Ontario.

WEEK OF AUGUST 2 to 5, 1983

Edmonton, Alberta—August 2 and 3, 1983

Winnipeg, Manitoba—August 4 and 5, 1983

WEEK OF AUGUST 8 to 11, 1983

Regina, Saskatchewan

WEEK OF AUGUST 15 and 16, 1983

Halifax, Nova Scotia—August 15, 1983

Montreal, Quebec—August 16, 1983 (if necessary)

However, if it is more efficient and cost effective, some witnesses may be called to Ottawa.

(b) That the Clerk of the Committee be authorized to set up a schedule of meetings subject to the availability of witnesses.

Le Sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Qu'à la suite des témoignages que lui a présentés la Gendarmerie royale du Canada, le Comité attende jusqu'au 13 septembre 1983 pour commencer son examen du Rapport annuel d'Air Canada pour 1982.
2. Que le Comité fasse état de sa décision à la Chambre.

M. Turner propose,—Que le SEIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le débat s'engage par la suite;

Sur motion de M. Nowlan, il est convenu,—Que la Recommandation n° 1 du rapport du Sous-comité soit modifiée en supprimant le point après 1982 et en ajoutant ce qui suit:

«et qu'à ce moment-là il convoque comme témoins les présidents d'Air Canada»

La motion principale mise aux voix est adoptée.

Le président présente le DIX-SEPTIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme de la procédure suivant:

Le Sous-comité s'est réuni le jeudi 23 juin 1983 pour planifier ses travaux relativement au projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence; il a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. AUDIENCES PUBLIQUES

a) Que le Comité tienne des audiences publiques dans les villes suivantes, aux dates précisées ci-dessous:

LE 29 JUIN 1983 à 15h30 et 20 heures

Ottawa (Ontario)

L'honorable Jean-Luc Pepin

Ministre des Transports.

SEMAINE DU 26 AU 29 JUILLET 1983

Ottawa (Ontario)

SEMAINE DU 2 AU 5 AOUT 1983

Edmonton (Alberta)—Les 2 et 3 août 1983

Winnipeg (Manitoba)—Les 4 et 5 août 1983

SEMAINE DU 8 AU 11 AOUT 1983

Regina (Saskatchewan)

LES 15 ET 16 AOUT 1983

Halifax (Nouvelle-Écosse)—Le 15 août 1983

Montréal (Québec)—Le 16 août 1983 (au besoin)

Cependant, certains témoins pourront être convoqués à Ottawa si cette solution s'avère plus efficace et moins coûteuse.

b) Que le greffier du Comité soit autorisé à établir le calendrier des séances en fonction de la disponibilité des témoins.

2. COMMENCEMENT OF CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION OF BILL C-155

August 18, 1983

3. REPORT TO THE HOUSE

September 12, 1983

4. PRESS RELEASE

(a) That the Chairman be authorized to issue a Press Release immediately announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-155.

(b) That those organizations and individuals who wish to make written submissions and/or appear before the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions no later than July 15, 1983.

(c) That submissions should be received by the Clerk of the Committee no later than July 22, 1983.

(d) That copies of the press release be sent immediately to the daily and weekly newspapers in the various cities where the Committee will conduct public hearings.

5. DISCRETIONARY AUTHORITY OF THE CHAIRMAN

That the Chairman be given discretionary authority to grant an extension to those who, due to unavoidable circumstances, are unable to submit their submission within the time specified in the Press Release.

6. SELECTION OF WITNESSES

That the Committee reserves the right to select witnesses who will be invited to appear.

7. EXPENSE CLAIMS FOR THE WITNESSES

That, when deemed necessary, the Committee will authorize payment of reasonable travelling and living expenses to witnesses who have been requested to appear and a limit of two (2) per organization be set for this purpose.

8. DISTRIBUTION OF DOCUMENTS IN THE LANGUAGE RECEIVED

That the Clerk of the Committee be authorized to distribute all documents, including submissions, in the language received to the members and alternates of the Committee with the translations to follow.

9. REQUEST TO THE LIBRARY OF PARLIAMENT

That the Chairman request the Library of Parliament to assign research assistants to the Committee for the purpose of summarizing submissions and other documents received by the Committee.

10. HIRING OF STAFF

That the Committee report to the House seeking permission to retain the services of such professional, stenographic and clerical staff as may be required during the consideration of Bill C-155.

11. TRAVEL

2. DÉBUT DE L'ÉTUDE DU PROJET DE LOI C-155 ARTICLE PAR ARTICLE

Le 18 août 1983

3. RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 12 septembre 1983

4. COMMUNIQUÉ DE PRESSE

a) Que le président soit autorisé à publier immédiatement un communiqué de presse pour annoncer que le Comité tiendra des audiences publiques sur le projet de loi C-155.

b) Que les organismes, les entreprises et les particuliers désireux de soumettre un mémoire au Comité ou de comparaître devant lui soient priés d'en aviser le greffier du Comité d'ici le 15 juillet 1983.

c) Que la date limite pour la présentation des mémoires soit fixée au 22 juillet 1983.

d) Que le communiqué de presse soit envoyé immédiatement aux journaux quotidiens et hebdomadaires des diverses villes où le Comité tiendra des audiences publiques.

5. POUVOIR DISCRETIONNAIRE DU PRÉSIDENT

Que le président ait le pouvoir d'accorder à sa discrétion une prolongation de délai à ceux qui, en raison de circonstances indépendantes de leur volonté, ne pourront pas soumettre leur mémoire dans les délais précisés dans le communiqué de presse.

6. SÉLECTION DES TÉMOINS

Que le Comité se réserve le droit de choisir les témoins qu'il invitera à comparaître.

7. DÉPENSES DES TÉMOINS

Que le Comité autorise au besoin le remboursement de frais raisonnables de déplacement et de subsistance aux témoins qui ont demandé de comparaître (maximum de deux (2) personnes par organisme).

8. DISTRIBUTION DES DOCUMENTS DANS LA LANGUE DE RÉCEPTION

Que le greffier du Comité soit autorisé à distribuer aux membres et aux substituts tous les documents, y compris les mémoires, dans la langue de réception et à en faire suivre la traduction.

9. DEMANDE À LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLE- MENT

Que le président demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter au Comité des attachés de recherche chargés de résumer les mémoires et les autres documents reçus par le Comité.

10. EMBAUCHAGE DE PERSONNEL

Que le Comité demande à la Chambre la permission de retenir les services des professionnels, des sténographes et du personnel de bureau dont il pourra avoir besoin au cours de son examen du projet de loi C-155.

11. DÉPLACEMENTS

That the Committee report to the House seeking permission to adjourn from place to place within Canada, during the month of August, 1983, in relation to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and that the necessary staff do accompany the Committee.

12. STAFF ACCOMPANYING THE COMMITTEE

(a) That the following staff accompany the Committee:

Clerk
Clerk Assistant
Three (3) Interpreters
Three (3) Researchers representing the different parties
Messenger
Legislative Assistant to the Minister of Transport.

(b) That the Chairman be authorized to add other support staff, if required.

Mr. Bockstael moved,—That the SEVENTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

And debate arising thereon;

Recommendation Number 1

It was agreed,—That Recommendation Number 1 be amended as follows:

That the heading "Week of July 26 to 29, 1983" be deleted and that the following be substituted therefor:

WEEK OF JULY 26, 1983

That the heading "Week of August 2 to 5, 1983" be deleted and that the following be substituted therefor:

WEEK OF AUGUST 2, 1983

That the heading "Week of August 8 to 11, 1983" be deleted and that the following be substituted therefor:

WEEK OF AUGUST 8, 1983

That the heading "Week of August 15 and 16, 1983" be deleted and that the following be substituted therefor:

WEEK OF AUGUST 15, 1983

Mr. Benjamin moved,—That a new paragraph be added under the heading "Week of August 15, 1983,—That the Committee may schedule additional days during August and September as may be required to get a maximum number of witnesses at other locations.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

It was agreed,—That the cities mentioned under the heading "Week of August 15 and 16, 1983" be deleted and that the following be substituted therefor:

The Committee may sit in one location in each province, if deemed necessary.

Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de voyager dans diverses villes du Canada au cours du mois d'août 1983 à l'occasion de son examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et que le personnel nécessaire soit autorisé à accompagner le Comité.

12. PERSONNEL ACCOMPAGNANT LE COMITÉ

a) Que les membres du personnel suivants accompagnent le Comité:

le greffier;
le greffier adjoint;
trois (3) interprètes;
trois (3) attachés de recherche représentant les divers partis;
un messenger;
adjoint législatif du Ministre des Transports.

b) Que le président soit autorisé à augmenter le personnel de soutien au besoin.

M. Bockstael propose,—Que le DIX-SEPTIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le débat s'engage par la suite.

Recommandation n° 1

Il est convenu,—Que la Recommandation n° 1 soit modifiée comme il suit:

Que le titre «Semaine du 26 au 29 juillet 1983» soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

SEMAINE DU 26 JUILLET 1983

Que le titre «Semaine du 2 au 5 août 1983» soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

SEMAINE DU 2 AOÛT 1983

Que le titre «Semaine du 8 au 11 août 1983» soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

SEMAINE DU 8 AOÛT 1983

Que le titre «Semaine du 15 et 16 août 1983» soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

SEMAINE DU 15 AOÛT 1983

M. Benjamin propose,—Qu'un nouveau paragraphe soit ajouté sous la rubrique «Semaine du 15 août 1983»,—Que le Comité puisse prévoir des jours additionnels de séance au cours des mois d'août et septembre, selon les besoins, afin d'obtenir un nombre maximum de témoins à d'autres endroits.

Ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 5 voix contre 4.

Il est convenu,—Que les villes dont il est fait mention sous la rubrique «Semaine des 15 et 16 août 1983» soient supprimées et remplacées par ce qui suit:

Le Comité peut siéger en un lieu situé dans chacune des provinces, s'il le juge nécessaire.

Recommendation Number 1, as amended, was agreed to.

Recommendation Number 2.

Mr. Benjamin moved,—That the commencement of Clause by Clause consideration of Bill C-155 be no later than September 12, 1983.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

Mr. Bockstael moved,—That the Recommendation Number 2 be deleted and that the following be substituted therefor:

That the commencement of Clause by Clause consideration of Bill C-155 be no later than August 22, 1983

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 3.

Recommendation Number 2, as amended, was agreed to.

Recommendation Number 3

Mr. Benjamin moved,—That the Committee report to the House no later than November 1, 1983.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

Mr. Benjamin moved,—That the Committee report to the House no later than October 1, 1983.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

Recommendation Number 3 agreed to.

Recommendation Number 4 agreed to.

Recommendation Number 5 agreed to.

Recommendation Number 6 agreed to.

Recommendation Number 7 agreed to.

Recommendation Number 8 agreed to.

Recommendation Number 9 agreed to.

Recommendation Number 10 agreed to.

Recommendation Number 11 agreed to.

Recommendation Number 12 agreed to.

And the question being put on the main motion, as amended, it was agreed to.

Ordered,—That the Chairman report to the House.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make all the arrangements for the trip including alternative arrangements when necessary.

At 1:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

La Recommandation n° 1 modifiée, est adoptée.

Recommandation n° 2.

M. Benjamin propose,—Que l'étude article par article du projet de loi C-155 commence au plus tard le 12 septembre 1983.

Ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 5 voix contre 3.

M. Bockstael propose,—Que la Recommandation n° 2 soit supprimée et remplacée par ce qui suit:

Que l'étude article par article du projet de loi C-155 commence au plus tard le 22 août 1983

Ladite motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée de 5 voix contre 2.

La Recommandation n° 2 modifiée est adoptée.

Recommendation n° 3;

M. Benjamin propose,—Que le Comité fasse rapport à la Chambre au plus tard le 1^{er} novembre 1983.

Ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 5 voix contre 3.

M. Benjamin propose,—Que le Comité fasse rapport à la Chambre au plus tard le 1^{er} octobre-1983.

Ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 5 voix contre 3.

La Recommandation n° 3 est adoptée.

La Recommandation n° 4 est adoptée.

La Recommandation n° 5 est adoptée.

La Recommandation n° 6 est adoptée.

La Recommandation n° 7 est adoptée.

La Recommandation n° 8 est adoptée.

La Recommandation n° 9 est adoptée.

La Recommandation n° 10 est adoptée.

La Recommandation n° 11 est adoptée.

La Recommandation n° 12 est adoptée.

La motion principale modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à prendre toutes les dispositions nécessaires pour organiser les voyages y compris les dispositions nécessaires à des changements possibles.

A 13h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre de convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, June 28, 1983

• 0938

The Chairman: Order, please. In accordance with our permanent order of reference contained in Section 38(1.) An Act respecting Canadian National Railways, we shall resume consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

Before I go to our witnesses, might I advise the full committee that we held a steering committee last week, following the second reading of Bill C-155, and we have a report to present to the committee. We also have the Sixteenth Report to deal with. I would propose that no later than 12 o'clock today we go to an in camera meeting as a committee to deal with those two reports. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Nowlan: These are the steering committee reports?

The Chairman: The steering committee reports, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: But we have to debate them sometime publicly, do we not? Do we not have to approve publicly what we have talked about privately?

• 0940

The Chairman: Once they are approved they become public anyway. All right?

Mr. Forrestall: I do not quite follow you.

The Chairman: It was decided in the steering committee, if my memory serves me correctly, that we would go in camera as a full committee to consider the report on our plans to deal with the Crow legislation.

Mr. Nowlan: I do not want to take up the time of the witnesses here. Frankly, I think we can get through them and then talk about our procedural problems before 12.00 noon. I did not think that was the procedure, with respect, Mr. Chairman. We have had discussion about the Crow and about Air Canada, privately, and that was going to be the subject matter of the steering committee report which was going to be presented for discussion here and for approval, amendment or whatever.

The Chairman: It is immaterial to me, Mr. Nowlan, whether we have it in camera or in open session. But let us get to the CN now and deal with it after we have completed CN, but hopefully not later than 12.00 noon, so we can make some decisions.

Mr. Nowlan: To facilitate it, as far as I am concerned, and perhaps other members of the committee, I would like to . . . I know I should have phoned earlier, but it would help if I could see the draft report—or is that for perusal—so that one would

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 28 juin 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Conformément à notre ordre de renvoi permanent contenu dans l'article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, nous reprenons l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982.

Auparavant, puis-je informer le Comité plénier que nous nous sommes réunis en Comité directeur la semaine dernière, à la suite de la deuxième lecture du Bill C-155, et que nous avons un rapport à présenter au Comité. Nous devons également étudier le 16^{ème} rapport. Je propose que l'on tienne une séance à huis clos aujourd'hui pour étudier ces deux rapports, et ce, à midi au plus tard. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Il s'agit des rapports du Comité directeur?

Le président: C'est cela, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Mais nous devons en débattre en séance publique à un moment donné, n'est-ce pas? Ne devons-nous pas approuver en séance publique ce dont nous avons parlé en privé?

Le président: De toute façon, ils deviennent publics dès qu'ils sont approuvés. Est-ce entendu?

M. Forrestall: Je ne vous suis pas très bien.

Le président: Le Comité directeur a décidé, si je me souviens bien, que le Comité plénier se réunirait à huis clos pour étudier le rapport sur ce que nous entendons faire à propos de la Loi modifiant le taux du pas de Nid-de-Corbeau.

M. Nowlan: Je ne voudrais pas faire perdre le temps des témoins qui sont ici. Mais franchement, je pense que nous pourrions les parcourir rapidement et parler de nos problèmes de procédure avant midi. Avec tout le respect que je vous dis, monsieur le président, je ne pensais pas que c'était là la procédure à suivre. Nous avons discuté en privé du taux du pas du Nid-de-Corbeau et d'Air Canada et ces discussions devaient faire l'objet d'un rapport du Comité directeur qui serait alors discuté, approuvé, modifié ou quoi que ce soit.

Le président: Il m'importe peu, monsieur Nowlan, que nous tenions notre séance à huis clos ou en public. Mais passons maintenant au CN, nous reviendrons là-dessus après, mais, j'espère, au plus tard à midi, pour que nous puissions prendre les décisions voulues.

M. Nowlan: Pour vous faciliter la tâche, et peut-être celle d'autres membres du Comité, j'aimerais . . . Je sais que j'aurais dû téléphoner plus tôt, mais il serait utile d'avoir le projet de rapport, à moins qu'il ne s'agisse que de le parcourir, pour

[Texte]

be more prepared to discuss it either in camera or in public later.

The Chairman: As a member of the committee and the sub-committee, I see no reason why you should not have a copy of the report, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: You know some of my points and quite frankly I hope they are going to be taken care of in the report, otherwise we will have a little debate.

The Chairman: I am not opposed to debate either. I will see that copies of the report are circulated well before 12.00 noon so you can have a look at them.

Mr. Nowlan: *Touché.*

The Chairman: I do not want to distribute them to members who are not members of the committee and will not be participating . . .

Mr. Nowlan: That is okay by me.

The Chairman: —for the simple reason that I do not want the thing to become public before the committee deals with it.

Mr. Nowlan: No. I understand that. They cannot become public until something is done publicly here, but to facilitate the discussion to those members of the steering committee that were there, I would think it would expedite the potential discussion.

The Chairman: So let it be written; so let it be done. Thank you.

I want to again welcome the president and senior officers of Canadian National before the committee. I do not know if Dr. LeClair has any opening remarks he would like to make this morning or not. He is indicating he does not, and therefore we can proceed directly to questioning.

I have a list we were following on the last day, and if I remember correctly, we said we would continue with that same list this morning. However, there have been some membership changes since then, so the list does not really mean all that much. So I think we will start in our usual fashion, starting with the Official Opposition critic, or whomever he designates, and then a spokesman from the Liberal Party and one from the NDP.

Mr. Nowlan: As perhaps just an experiment, would it be possible on that basis . . .

Mr. Forrestall: I only have one question.

Mr. Nowlan: —I think the questions are going to be shorter because we did have a full in camera meeting, but as far as I am concerned, could we agree to share the time I would have, whatever it is, the 15 minutes or 20 minutes, between Mr. Forrestall and Mr. Crosby, so those two will take my time?

The Chairman: It is your time; I have no objection. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Traduction]

qu'on soit plus à même d'en discuter plus tard soit à huis clos soit en public.

Le président: En tant que membre du Comité et du Sous-comité, je ne vois pas pourquoi vous auriez un exemplaire du rapport, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Vous savez je veux en venir et franchement j'espère que l'on va en tenir compte, car sinon nous devons en débattre.

Le président: Je ne m'oppose non plus à aucun débat. Je veillerai à ce que des exemplaires du rapport vous soient distribués bien avant midi pour que vous puissiez les parcourir.

M. Nowlan: *Right on.*

Le président: Je ne voudrais pas en donner à ceux qui ne sont pas membres du Comité et qui n'y participeront pas . . .

M. Nowlan: Je n'y vois aucun inconvénient.

Le président: . . . pour la simple raison que je ne veux pas que ces rapports deviennent publics avant que le Comité n'ait eu le temps de les étudier.

M. Nowlan: Non, je comprends cela. Ils ne peuvent pas devenir publics tant que rien n'est fait ici, mais pour en faciliter la discussion pour le compte des membres du Comité directeur qui y assistaient, cela permettrait peut-être de les adopter plus rapidement.

Le président: Que votre volonté soit faite. Merci.

Je voudrais de nouveau accueillir le président et les quatre dirigeants du Canadien national qui comparaissent aujourd'hui devant le Comité. Je ne sais si M. LeClair a quelques remarques préliminaires à faire ce matin ou non. Il me fait savoir qu'il n'en a pas et par conséquent nous pouvons passer directement aux questions.

J'ai ici une liste que nous suivions l'autre jour, et si je me souviens bien, nous avions dit que nous reprendrions cette liste ce matin. Cependant, les membres du Comité présents ce matin ne sont pas les mêmes et cette liste ne signifie plus grand-chose. Je crois donc que nous allons procéder de la façon habituelle en commençant par le critique de l'Opposition officielle, ou quiconque qu'il voudra désigner, et nous passerons ensuite au porte-parole du Parti libéral et à celui du NPD.

M. Nowlan: À titre d'expérience, serait-il possible dans ce cas-là . . .

M. Forrestall: Je n'ai qu'une question à poser.

M. Nowlan: . . . je crois que les questions seront plus brèves étant donné que nous avons eu une séance à huis clos, mais en ce qui me concerne, puis-je demander à ce que MM. Forrestall et Crosby se partagent mon temps de parole, mes 15 ou 20 minutes?

Le président: Comme vous voulez, je n'y vois aucune objection. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. I perhaps have only one question. Could the president indicate to the committee, Mr. Chairman, whether or not, since we last met, there have been any further meetings between Canadian National and representatives of the banks or of the Cast group with respect to the future of Cast itself?

Mr. J.M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Good morning, Mr. Chairman, and good morning hon. members. The answer to this, Mr. Forrestall, is an unqualified no. We have not had meetings with representatives of Cast or Eurocanadian or any of their companies nor meetings with the bank.

• 0945

I have just had one conversation on the phone with the representatives of the bank, but we did not touch on any substantive matter. The only discussion there was wanting to make sure we were parting in a friendly way and that there were no personal problems or what have you that had emerged during the discussions. But there was no discussion of a substantive nature. What we now know about Cast is what we read in the newspapers.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. President.

Mr. Chairman, could I ask whether or not you or other officials of the corporation had any meetings for purposes of information or briefings with the Minister of Transport?

Mr. LeClair: Yes, we have had at least one official meeting since we were last here.

Mr. Forrestall: Without asking you to violate any of the detail of that meeting, could you indicate what message you left with the minister with respect to the corporation's attitude towards Cast?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the meeting was held with the minister immediately after the in camera meeting here, and it was only for the purpose of informing him of what had happened at this meeting. Since then, I have talked with his executive assistant on two or three occasions just to confirm what I am saying this morning, that there were no further meetings and no further developments.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I still have some concern about Cast, its future and some of the players involved with it. I do not want to drive us back in camera.

Does the corporation contemplate any meetings in the future? Let me perhaps put it the other way, and you can answer yes or no. Have any significant changes taken place, then? I assume on the basis of what you have just said, if there have, they have not been communicated to you. So I will answer my own question by suggesting that not only have you not met with them, but at this point in time, you have no intention of meeting with them; nor do you contemplate any further meetings with any of the players in this group.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, when I said we had no other meeting, I meant "we" as a group. Mr. Franklin is the individual who has been in charge of the negotiations, and he

[Translation]

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Bonjour, messieurs. Je n'aurai qu'une question à vous poser. Le président pourrait-il indiquer au Comité si, depuis la dernière fois que nous nous sommes réunis, d'autres entretiens ont eu lieu entre le Canadien national et les représentants des banques ou du groupe Cast quant à l'avenir de ce groupe?

M. J.M. LeClair (président et directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour, monsieur le président et honorables députés. Monsieur Forrestall, je vous répondrai par un non catégorique. Nous ne nous sommes pas entretenus avec les représentants de Cast ou de *Eurocanadian* ou d'une de leurs entreprises ou des banques.

Je n'ai eu qu'une seule conversation téléphonique avec les représentants de la banque, mais nous n'avons abordé aucune question de fond. Nous voulions simplement nous assurer que nous nous quittions à l'amiable, qu'il n'y avait aucune rancœur de part et d'autre à la suite des discussions. Mais nous n'avons discuté d'aucune question de fond. Tout ce que nous savons maintenant du groupe Cast, nous l'apprenons par les journaux.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, pourrais-je vous demander, à vous ou à d'autres dirigeants de la société, si d'autres séances d'information ont eu lieu avec le ministre des Transports?

M. LeClair: Oui, nous nous sommes rencontrés au moins une fois officiellement depuis notre dernière comparution ici.

M. Forrestall: Sans vous demander de dévoiler ce qui a été dit lors de cette réunion, pourriez-vous nous dire ce que vous avez dit au ministre quant à l'attitude de la société envers le groupe Cast?

M. LeClair: Monsieur le président, nous nous sommes entretenus avec le ministre immédiatement après la séance à huis clos du Comité, et ce, dans le but simplement de l'informer de ce qui s'était passé ici. Depuis lors, j'ai parlé avec son chef de cabinet à deux ou trois reprises dans le but de confirmer ce que je vous dis ce matin, à savoir, qu'il n'y a eu ni nouveaux entretiens ni nouveaux événements.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me pose toujours quelques questions à propos du groupe Cast, de son avenir et de certains de ceux qui y sont en cause. Mais je ne voudrais pas que l'on repasse à une séance à huis clos.

La société envisage-t-elle d'autres entretiens à l'avenir? Je devrais peut-être reformuler ma phrase pour que vous puissiez répondre oui ou non. Y a-t-il eu des changements majeurs? Je suppose, d'après ce que vous avez dit, que vous ne le savez pas. Je vais donc répondre à ma propre question en vous disant que vous ne les avez sans doute pas rencontrés, mais qu'à ce moment-ci, vous n'avez aucune intention de le faire; vous n'envisagez d'ailleurs aucun autre entretien avec ce groupe.

M. LeClair: Monsieur le président, lorsque j'ai dit qu'il n'y avait eu aucune autre réunion, je parlais au nom du groupe. Mais M. Franklin est celui qui était responsable des négocia-

[*Texte*]

informs me he has had no meeting as well. So I think we can use a collective "we".

In terms of any wish or any plans in the future to meet with any of the other players in this saga, we have no plans at this time to meet. We have no plans to call anybody. We are out of it, and we consider ourselves completely out of it. However, as I said last time, if anybody ever calls us, if only out of courtesy, we would of course listen to what they have to say. But we have nothing in mind. We have no contingency plan of any nature, except that we are out.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. President.

Mr. Chairman, I have that feeling we are going much further down this path. I would very much like to have the negotiating team from the Royal Bank of Canada and the Bank of Montreal and Mr. Narby himself sitting down there for a half hour. Perhaps we could get the other side of the story. Nothing has changed; we are still in limbo.

The Chairman: You get the reference. You convince the House for the reference, and we can do it.

An hon. Member: We can go to Switzerland.

Mr. Forrestall: Let us go. I will pass for a while.

The Chairman: All right, that leaves Mr. Crosby with about 10 minutes or so.

Mr. Forrestall: Excuse me, just partly on a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Would it be well outside our terms of reference with respect to examination of the annual report of Canadian National Railways for this committee to consider calling officials of the two banks involved and officials of Cast? Frankly, I would like to know where all the money went.

The Chairman: I would have to seek some advice on that, Mr. Forrestall. I could not give you an answer here and now.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: It is an interesting question.

Mr. Crosby, followed by Mr. Deniger.

• 0950

What I would like to do before we go any further, if I may, is to get the members who have questions with regard to the relationship between CN and Cast first and then go to the other aspects of CN operations. Is that a practical way? So it will be Mr. Crosby, followed by Mr. Deniger.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, my interest area is exactly Canadian National Railways in relationship with the Cast shipping group and in particular Eurocanadian Shipholdings Limited.

[*Traduction*]

tions et il me dit qu'il ne s'est pas entretenu avec eux non plus. Je peux donc répondre non à cette question.

Quant à la question de savoir si nous envisageons de nous entretenir à l'avenir avec l'un quelconque de ces protagonistes, je puis vous répondre que telle n'est pas notre intention pour le moment. Nous n'envisageons de n'appeler personne. Nous nous sommes sortis de cette affaire et nous nous considérons comme en étant entièrement sortis. Cependant, comme je l'ai dit la dernière fois, si quelqu'un devait nous appeler, par simple courtoisie, nous l'écouterions pour savoir ce qu'il a à dire. Mais nous n'avons rien de précis à l'esprit. Nous n'avons concocté aucun autre projet; nous n'avons plus rien à voir avec eux.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai l'impression que nous n'allons pas bien loin. J'aurais aimé que l'équipe de négociation de la Banque royale du Canada, de la Banque de Montréal et que M. Narby soient ici aujourd'hui pour que nous puissions, pendant une demi-heure, obtenir l'autre version de cette histoire. Mais rien n'a changé, nous sommes toujours dans l'impasse.

Le président: Vous n'avez qu'à obtenir l'ordre de renvoi nécessaire. Essayez de convaincre la Chambre et nous le ferons.

Une voix: Nous pourrions aller en Suisse.

M. Forrestall: Allons-y. Je laisse la parole à d'autres maintenant.

Le président: Bien. Il reste donc environ dix minutes à M. Crosby.

M. Forrestall: Excusez-moi, je voudrais soulever un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Déborderions-nous le cadre de notre mandat portant sur l'examen du rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada si ce Comité convoquait les dirigeants des deux banques ainsi que ceux du groupe Cast car je voudrais vraiment savoir où est passé tout cet argent.

Le président: Il faudrait que je m'en informe, monsieur Forrestall. Je ne pourrais pas vous répondre maintenant.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: C'est une question intéressante.

M. Crosby suivi de M. Deniger.

Ce que je voudrais faire auparavant, et si vous me le permettez, c'est de demander aux membres du Comité qui auraient des questions à poser sur les rapports entre le CN et le groupe Cast de le faire et nous passerons ensuite aux autres activités du CN. Êtes-vous d'accord? M. Crosby a donc maintenant la parole et il sera suivi de M. Deniger.

M. Crosby: Monsieur le président, je m'intéresse précisément aux rapports entre les Chemins de fer nationaux du Canada et le groupe Cast et en particulier à la société Eurocanadian Shipholdings Limited.

[Text]

It goes back to 1981. On January 15, 1981, I asked the Minister of Transport about CN's investment in Cast, and he indicated at that time, and I am quoting:

From the point of view of CNR, this investment is considered to be a good one so far as financial returns are concerned, and that is why the government has approved it.

Again on January 27 of 1981, the parliamentary secretary to the minister detailed the relationship between Cast and CN and indicated that it was a very good investment that was paying substantial dividends to Canadian National Railway, and that is my first question.

There is a report in the *Halifax Mail Star* that indicates that in the course of paying dividends from the Cast shipping group to the owners, the principal owner being Eurocanadian Shipbuildings Limited, some \$26 million found its way to Mr. Frank Narby.

It was also indicated that these funds were not reinvested in the Cast shipping group, whereas on the other hand the Canadian National received approximately \$10 million and did continue to invest in the Cast shipping group.

So I would like to ask you Dr. LeClair or others on the panel who have some knowledge, whether in fact \$26 or \$28 million did flow through to Mr. Narby as a result of the dividend declarations by the Cast shipping group?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, we will try to answer this to the best of our knowledge and ability. I will try to answer the first one, and ask Mr. Franklin to deal with what happened to the dividends that were given to the partners.

I presume Mr. Crosby is referring to the Furness Withy dividends. It was when that was sold by Eurocanadian that the proceeds of this were distributed. Canadian National did get \$10 million at that time, and it is true that later, through the preferred share, Canadian National did pour this back in and more. I understand your question is: what did Mr. Narby do with his. I am not so sure whether it was \$26 million. Mr. Franklin can do this. It is a short calculation and I think we can come up to what it was because he had 61%; we had 18%.

Mr. Crosby: These are not my thoughts and ideas. They are contained in an article in the June 24, 1983 issue of *The Mail-Star* in Halifax, and I will read it:

In 1980, Frank Narby, the principal shareholder of Eurocanadian, the Cast holding company, paid out virtually all of Cast's 1980 profits of \$50 million as dividends, an unusual business practice. Mr. Narby, who holds 62% of the stock received between \$26 million and \$28 million in dividends; CN, with an 18% interest, \$10 million, and other investors the remainder of the money. Although Cast had heavy losses the next year, Mr. Narby failed to put any money back into the company while CN continued to pump in additional billions.

[Translation]

Cela remonte à 1981. D'ailleurs, le 15 janvier 1981, j'ai posé des questions au ministre des Transports sur les investissements du CN dans le groupe Cast et il m'avait répondu à cet époque, et je cite:

Aux yeux du CN, l'investissement est excellent si on songe à ce qu'il rapportera sur le plan financier et c'est pour cette raison que le gouvernement l'a approuvé.

De nouveau le 27 janvier 1981, le secrétaire parlementaire du ministre a expliqué en détail les rapports existant entre le groupe Cast et le CN et a indiqué qu'il s'agissait là d'un très bon investissement qui rapportait des dividendes substantiels aux Chemins de fer nationaux du Canada. Voilà ma première question.

Un article paru dans le *Mail Star* de Halifax indique que lorsque les dividendes ont été versés par le groupe Cast aux propriétaires, le principal propriétaire étant Eurocanadian Shipbuildings Limited, quelque 26 millions de dollars ont été empochés par M. Frank Narby.

Cet article indiquait également que ces dividendes n'avaient pas été réinvestis dans le groupe Cast alors que le Canadien national avait reçu environ 10 millions de dollars qu'il avait réinvestis dans ce même groupe.

Je voudrais donc vous demander, à vous, monsieur LeClair ou à vos collègues, si 26 ou 28 millions de dollars ont effectivement été empochés par M. Narby à la suite des déclarations faites par le groupe Cast au sujet des dividendes versés?

M. LeClair: Monsieur le président, nous allons essayer de répondre à cette question du mieux que nous pouvons. J'essaierai de répondre à la première et je demanderai ensuite à M. Franklin de vous dire ce qui s'est passé avec les dividendes qui ont été versés aux associés.

Je suppose que M. Crosby fait allusion aux dividendes de Furness Withy. C'est lorsque cette société a été vendue par Eurocanadian que le produit de cette vente a été distribué. Le Canadien national a effectivement reçu 10 millions de dollars à cette époque et il est également vrai que plus tard, le Canadien national a réinvesti ces sommes et plus sous forme d'actions privilégiées. Si je comprends bien, vous me demandez ce que M. Narby a fait de son argent. Je ne suis pas sûr qu'il s'agissait de 26 millions de dollars. Mais M. Franklin pourra y répondre. Je crois que nous pouvons vous donner le chiffre exact parce qu'il a obtenu 61 p. 100 et nous 18 p. 100.

M. Crosby: Je n'invente rien. Ces affirmations figurent dans un article paru dans le *Mail Star* de Halifax le 24 juin 1983 et je vous le cite:

En 1980, Frank Narby, principal actionnaire de Eurocanadian, membre de la société de portefeuille Cast, a versé l'essentiel des profits du groupe Cast de 1980 qui s'élevaient à 50 millions de dollars, et ce, sous forme de dividendes, pratique commerciale inhabituelle. M. Narby, qui détient 62 p. 100 des actions a reçu des dividendes s'élevant entre 26 millions et 28 millions de dollars; le CN qui détenait 18 p. 100 d'actions, a reçu 10 millions de dollars et les autres investisseurs le reste de l'argent. Bien que le groupe Cast ait accusé de lourdes pertes l'année suivante, M. Narby n'a pas

[Texte]

Is that report substantiated?

Mr. LeClair: Yes sir. There are two mistakes in this. The dividends that were paid were only paid once. They were not profits. They were from the sale of Furness Withy, and Mr. Franklin will give you the details, and furthermore Mr. Narby did put more money in it when we put more money ourselves in the preferred shares, but I will let that part of the answer come from Mr. Franklin.

Dealing with your first one in terms of the minister's statement in 1981. In 1981, Cast was very profitable, and the future was very nice and very good, and it looked great at that time and it was a fact that up until then our investment had been very profitable. Our original investment of \$12 million, U.S., had already given us \$10 million in dividends from that sale.

Mr. Crosby: Because of the sale of Furness Withy?

Mr. LeClair: Yes. So at that time it looked pretty good. But that was almost at the limit. It was right after this that things started to deteriorate, but I will let Mr. Franklin deal with those details.

So, Mr. Chairman, with your permission I would like Mr. Franklin to try to answer specifically the \$26 million to Mr. Narby, whether profits or dividends were divided and whether Mr. Narby did put new money in later.

• 0955

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. R. C. Franklin (President, CN Enterprises): Thank you, Mr. Chairman, Mr. Crosby.

These 1980 dividends kind of pre-date my involvement and I am not dead sure of this, but it is true that CN received a dividend towards the end of 1979 into 1980 of \$10 million and that represented our 18%. I am assuming that with Mr. Narby's 61% he would receive approximately \$30 million for pro rata distribution. I am assuming that.

In 1980 there were two issues of preferred shares. There was a first preferred issue, of which the total issue was \$30 million. Mr. Narby reinvested 61% of that, or approximately \$19 million. Following that there was a second issue of preferred shares. Mr. Narby's share would have been in the order of \$9 million or \$10 million. So he reinvested, according to my understanding, in 1980 approximately \$29 million—reinvested in the company.

Mr. Crosby: This is cash money that flowed from Mr. Narby to the Eurocanadian treasury?

Mr. Franklin: That is right.

[Traduction]

jugé bon de réinvestir cet argent dans la société alors que le CN a continué d'y injecter des milliards supplémentaires.

Cet article est-il exact?

M. LeClair: Oui, monsieur. Mais il y a deux erreurs. Les dividendes versés ne l'ont été qu'une seule fois. Il ne s'agissait pas de bénéfices. Cet argent provenait de la vente de Furness Withy et M. Franklin pourra vous en donner tous les détails; d'autre part, M. Narby y a réinvesti de l'argent lorsque nous l'avons fait nous mêmes sous forme d'actions privilégiées mais je demanderais à M. Franklin de répondre à cette partie de la question.

Mais permettez-moi de répondre à votre première question à propos de la déclaration du ministre en 1981. À cette date, le groupe Cast était fort rentable, l'avenir était rose, tout allait bien et il ne fait aucun doute que jusqu'à cette époque, nos investissements avaient été très profitables. Notre investissement initial de 12 millions de dollars américains nous avait déjà rapporté 10 millions de dollars en dividendes provenant de cette vente.

M. Crosby: De la vente de Furness Withy?

M. LeClair: Oui. Donc à cette époque tout semblait rose. Mais nous en étions presque à la limite. C'est tout juste après que la situation a commencé à mal tourner, mais je veux laisser M. Franklin vous en toucher quelques mots.

Donc, monsieur le président, avec votre permission, je demanderais à M. Franklin de vous donner des détails sur les 26 millions de dollars qui ont été versés à M. Narby, vous dire si les bénéfices ou les dividendes ont été répartis entre les associés et si M. Narby y a réinvesti de l'argent plus tard.

Le président: Monsieur Franklin.

M. R.C. Franklin (président, Entreprises CN): Merci, monsieur le président. Monsieur Crosby.

Lorsque ces dividendes ont été versés en 1980, je ne m'occupais pas de cette affaire et je ne suis pas absolument certain de ce que j'avance, mais il est vrai que le CN a reçu, vers la fin de 1979 ou au début de 1980, des dividendes s'élevant à 10 millions de dollars ce qui représentait notre participation de 18 p. 100 dans cette société. Si M. Narby détenait 61 p. 100 des actions, je suppose qu'il aurait reçu environ 30 millions de dollars. Mais ce n'est qu'une supposition.

En 1980, il y a eu deux émissions d'actions privilégiées. Le total de la première émission s'élevait à 30 millions de dollars. M. Narby a réinvesti 61 p. 100 de cette somme soit environ 19 millions de dollars. Cette première émission a été suivie d'une deuxième émission d'actions privilégiées. M. Narby aurait reçu à cette époque entre neuf millions de dollars et 10 millions de dollars. Il a donc réinvesti, d'après ce que je sais, environ 29 millions de dollars dans la société en 1980.

M. Crosby: Il s'agit donc de liquidités que M. Narby aurait investis dans la société Eurocanadian?

M. Franklin: En effet.

[Text]

Mr. LeClair: We are always talking U.S., now.

Mr. Franklin: Yes, these are all U.S. funds.

Mr. Crosby: So this report in *The Mail-Star* is not true?

Mr. Franklin: To my knowledge, it is not true; no.

Mr. Crosby: In fact, it is quite misleading, if what you say is correct.

Mr. Franklin: Yes, and I do not know where that information came from.

Mr. Crosby: Defamatory almost, you might say.

Okay. I think you have detailed the Cast-CN relationship. My colleague from Dartmouth—Halifax East has made numerous inquiries and I think the situation is documented in the House of Commons, in this committee and elsewhere. You can see the materials I have managed to collect, and that is only a portion of them. I would like to ask you about the situation that now exists with respect to Sofati Container Lines. I have two reports here in which I am interested. One says that there is an ironclad agreement between CN and Sofati, whereby CN will either purchase Sofati or the assets of Sofati. Is that true?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, that, of course, can be interpreted differently. We had an option to buy Sofati. That option was subject to order in council approval, but the option was to expire on April 30. It said very clearly that if that deal were not consummated by April 30 it was null and void.

We did everything we could—that is documented and will be documented if we have to . . . to get the order in council. That is, of course, easily documented. The order in council, for reasons that we ignore, did not come in before April 30. Legal advisers tell us that on May 1 we did not have a binding agreement with Sofati Container Lines any more. It is clear-cut. We have to follow that advice and that is our position. I understand that others have different views of this, but that is our position.

Mr. Crosby: So you anticipate some arguments arising from this interpretation that you have put on your legal relationship with Sofati?

Mr. LeClair: I do not want to be the Sofati spokesman. I think you would have to ask them what they think. I think there is a difference of opinion, but that is as far as I can go.

Mr. Crosby: Inferentially, Canadian National is not taking any steps to renew negotiations with Sofati . . .

Mr. LeClair: At this time we have not taken any . . .

Mr. Crosby: —to acquire their corporate entity or their assets.

[Translation]

M. LeClair: Nous parlons de devises américaines pour l'instant.

M. Franklin: Oui,

M. Crosby: Donc, l'article paru dans le *Mail Star* n'est pas exact?

M. Franklin: Pas que je sache, non.

M. Crosby: En fait, il est plutôt trompeur, si ce que vous dites est exact.

M. Franklin: En effet, mais je ne peux pas vous dire d'où cette information est tirée.

M. Crosby: Il s'agit presque d'un cas de diffamation.

Bien. Je crois que nous avons suffisamment parlé des rapports entre le groupe Cast et le CN. D'ailleurs, mon collègue de Dartmouth-Halifax a fait de nombreuses enquêtes à ce sujet et nous en avons parlé en long et en large à la Chambre des communes, ici et ailleurs. Vous pourrez jeter un coup d'oeil sur les documents que j'ai réussi à amasser et il ne s'agit là que d'une partie d'entre eux. Je voudrais maintenant aborder la question de la *Sofati Container Lines*. J'ai ici avec moi deux rapports qui m'intéressent. L'un d'entre eux dit que le CN a conclu un accord à toute épreuve avec la Sofati et qu'il s'est engagé soit à racheter la Sofati, soit à en racheter l'actif. Est-ce exact?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, cette affirmation peut être évidemment interprétée de diverses façons. Nous avons une option d'achat. Cette option devait être auparavant approuvée par décret, et ce, avant le 30 avril. L'option précisait que si l'affaire ne pouvait être conclue avant le 30 avril, elle deviendrait caduque.

Nous avons fait tout ce que nous avons pu, et nous pouvons le prouver, pour obtenir le décret en question. Nous pouvons facilement vous en donner les preuves. Pour des raisons que nous ignorons, ce décret n'a pas été émis avant le 30 avril. Des conseillers juridiques nous ont ensuite informés que le 1^{er} mai nous n'aurons plus d'accord exécutoire avec la Sofati Containers Lines. Ceci est très clair. Nous devons suivre cet avis et voilà quelle est notre position. Je crois savoir que d'autres ont des points de vue différents à ce sujet, mais voilà notre position.

M. Crosby: Vous vous attendez donc à ce que votre interprétation des faits soit contestée quant à vos rapports juridiques avec la Sofati?

M. LeClair: Je ne voudrais pas parler au nom de la Sofati. Je crois que vous devrez leur demander ce qu'ils en pensent. Il y a divergences d'opinions, mais je ne peux pas vous en dire plus.

M. Crosby: On peut donc en conclure que le Canadien national n'offre aucune disposition pour renouveler les négociations avec la Sofati . . .

M. LeClair: Pour l'instant, nous n'avons pris aucune . . .

M. Crosby: . . . pour racheter la société ou son actif.

[Texte]

Mr. LeClair: That is correct, sir.

Mr. Crosby: Are you aware of a recently published report indicating that Sofati has acquired additional ships and facilities—according to a report in *The Toronto Globe and Mail*—to fill the void left by Cast's departure?

Mr. LeClair: There was an article in *The Globe and Mail* I think about four, five, six days ago, alluding to that possibility. As a matter of fact, I think it was the day of the last meeting, because I remember asking them—because some of them were here . . . whether that were true or not. This morning I read the article in *The Globe and Mail*, and that is all I know. We have not had any discussions with them. Your information is as good as ours on that.

Mr. Crosby: Let me put this proposition to you, then. The inference presumably is that Canadian National is going to let Cast go into receivership; that is, the holding company—your Canadian ship holdings. Then Sofati would acquire equivalent to assets and Canadian National would take over Sofati. Is that what would happen?

• 1000

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I have to deny this categorically; that is not our plan and that has never been discussed, and at this moment we have no intention of doing that. In the future, I do not know what is going to happen, but I can deny this categorically as of now.

Also, I would like to clear this up. We did not put Cast into receivership. To my knowledge, it is not in receivership. It is Eurocanadian that put itself into receivership. But we did not do that. Now, as shareholders of Eurocanadian, when we were asked to vote our 18%, we voted in favour of that. However, we did not precipitate that. We do not have the wherewithal or the power to do that.

Mr. Crosby: I do not want to get into technical . . .

The Chairman: Just a minute.

A supplementary, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I had understood when we had met earlier, Mr. Chairman, from the president, on this question of receivership, that in fact it was involuntary. You are now suggesting that Eurocanadian voluntarily went into receivership.

Mr. LeClair: I will let Mr. Franklin answer this. But remember, Mr. Forrestall, when we were talking about this, these things were happening at the same time. We were not too sure, as we told you, which way it would fall. I think we know now how it did fall, because it was happening that very day. Perhaps Mr. Franklin can tell you, to the extent that it is now public knowledge, how this happened.

The Chairman: Mr. Franklin.

[Traduction]

M. LeClair: C'est exact, monsieur.

M. Crosby: Avez-vous pris connaissance des rapports publiés récemment par le «Globe and Mail» de Toronto indiquant que la Sofati avait acheté de nouveaux navires et de nouvelles installations pour combler le vide laissé par le départ de Cast?

M. LeClair: Effectivement, il y a environ quatre, cinq ou six jours, un article du Globe and Mail y faisait allusion. D'ailleurs, je crois que cet article a paru le jour de notre dernière réunion, car je me rappelle leur avoir demandé, étant donné que certains d'entre eux étaient présents, si cet article était exact ou non. Ce matin-là, j'ai lu l'article dans le «Globe and Mail» et c'est tout ce que je sais. Nous n'avons pas eu d'autres discussions avec eux. Vous en savez tout aussi long que nous à ce sujet.

M. Crosby: Permettez-moi de vous dire ce qui va se passer alors. Je suppose que le Canadien National va acculer le groupe Cast à la faillite; je veux parler de la société de portefeuille de construction navale. Ensuite la Sofati va se porter acquéreur de l'actif de cette société et le Canadien National va racheter la Sofati. Est-ce un scénario plausible?

M. LeClair: Monsieur le président, je nie cela catégoriquement. Nous n'avons pas l'intention de le faire, nous n'en n'avons jamais discuté et pour le moment, nous n'avons aucun projet de cette nature. Je ne sais pas ce qui va se passer à l'avenir, mais je nie cela catégoriquement maintenant.

Je voudrais également tirer cette affaire au clair. Nous n'avons pas mis Cast en liquidation. Autant que je sache, il ne l'est pas. C'est la *Eurocanadian* qui a fermé ses portes. Mais nous n'avons rien à voir là-dedans. Évidemment, en tant qu'actionnaires de *Eurocanadian*, lorsque nous avons dû voter étant donné que nous détenons 18 p. 100 des actions, nous avons voté en faveur de cette décision. Cependant, nous ne l'avons pas précipitée. Nous ne sommes pas en mesure de le faire.

M. Crosby: Je ne voudrais pas entrer dans les détails . . .

Le président: Un instant.

Vous avez une question supplémentaire, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Lors de notre dernière séance, monsieur le président, j'avais cru comprendre que le président nous avait dit que cette liquidation avait été fortuite. Vous nous donnez maintenant à penser que la *Eurocanadian* a fermé volontairement ses portes.

M. LeClair: Je vais laisser M. Franklin répondre à cette question. Mais souvenez-vous, monsieur Forrestall, que nous en avons parlé lorsque ces événements se déroulaient. Comme nous vous l'avons dit, nous n'étions pas certains de ce qui allait se passer. Nous le savons maintenant car cela se passait ce même jour. M. Franklin pourra peut-être vous dire comment cela s'est passé dans la mesure où c'est maintenant du domaine public.

Le président: Monsieur Franklin.

[Text]

Mr. Franklin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall, my understanding of it is that we were asked as a shareholder to support a petition for a wind up of the company, that petition coming from Eurocanadian itself. We did support that and my understanding is that the shareholders had a meeting, I believe it was late last week or early this week, and did indeed pass that resolution and did seek the winding up in a Bermuda court.

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Crosby.

Mr. Crosby: I have two brief questions, Mr. LeClair. If Canadian National did want to acquire Sofati, it would have to get authority from the Cabinet, from the Governor General in Council, through an order in council. Is that correct?

Mr. LeClair: Yes, that is right.

Mr. Crosby: You do not have at present any authority to acquire Sofati, or any part of Sofati, or the assets of Sofati.

Mr. LeClair: That is correct.

Mr. Crosby: So the order in council that relates to the acquisition of the Cast shipping group does not assist you.

Mr. LeClair: It does not cover in any way Sofati.

Mr. Crosby: Okay.

I have just one brief question, but I think it is a very important one.

Initially, when CN established its relationship with Cast, the idea, at least as it was explained to me one time by Dr. Bandeen, was that this would involve an integrated transportation system; CN would become an international transporter with land facilities, marine facilities and so on. What has happened to that concept among CN executives? Are they still envisioning themselves as an integrated, international transportation company or are they willing to stay in Canada?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, none of us, except Mr. Cooper, were in our present position when this happened. The initial investment in Cast happened long before I was in Canadian National. But Mr. Lawless was in a different position then as vice-president of marketing in CN Rail, and I think at that time it was mentioned that part of the reason for going into Cast was to ensure the benefit of the traffic to CN Rail. Perhaps he can try to enlighten you as to what has happened since and the significance. I think we mentioned last time that this was worth something like \$20 million a year in revenues, but Mr. Lawless could elaborate on that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. R. E. Lawless (President and Chief Operating Officer, CN Rail): Mr. Chairman, Mr. Crosby, actually what happened at that time, there was a lot of movement with respect to container traffic in and out of Montreal and in and out of Halifax. As you know, Canadian National was a prime mover of container traffic to and from Canada. As far as rail services were concerned, we were the first operators into and out of Halifax—indeed, the first major operator into and out of Montreal, with Manchester liners.

[Translation]

M. Franklin: Monsieur le président, monsieur Forrestall, on nous a demandé, en tant qu'actionnaires de signer une pétition provenant de la *Eurocanadian* elle-même, favorisant la mise en liquidation de la société. Nous l'avons signée et je crois savoir que les actionnaires se sont réunis à la fin de la semaine dernière ou au début de cette semaine, ont adopté cette résolution et ont cherché à obtenir la liquidation de la société dans un tribunal des Bermudes.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Crosby.

M. Crosby: Il me reste deux questions très brèves à poser à M. LeClair. Si le Canadien National voulait racheter la Sofati, il devrait en obtenir l'autorisation auprès du Cabinet, du gouverneur en conseil ou un décret. Est-ce exact?

M. LeClair: Tout à fait.

M. Crosby: Vous n'avez pas le droit pour l'instant de racheter la Sofati, une partie de cette société ou son actif.

M. LeClair: C'est exact.

M. Crosby: Par conséquent, le décret qui porterait sur le rachat du groupe Cast ne vous aiderait en rien.

M. LeClair: Cela n'a rien à voir avec la Sofati.

M. Crosby: Bien.

Il me reste une question à vous poser, mais elle est très importante.

Au départ, lorsque le CN a conclu un accord avec le groupe Cast, l'idée était, du moins d'après ce que m'a expliqué à l'époque M. Bandeen, de rationaliser le système des transports; le CN deviendrait un transporteur international possédant des installations terrestres, maritimes et ainsi de suite. Où en est cette idée? Les dirigeants du CN se voient-ils toujours comme un transporteur intégré, international et sont-ils disposés à rester au Canada?

M. LeClair: Monsieur le président, aucun d'entre nous, hormis M. Cooper, n'occupions nos postes actuels lorsque cela s'est passé. Les premiers investissements dans le groupe Cast se sont faits bien avant que je devienne président du Canadien National. Mais M. Lawless était à cette époque vice-président chargé de la commercialisation à CN Rail et je crois, à cette époque, que le CN avait investi dans le groupe Cast pour que CN Rail puisse profiter du trafic marchandises. Il pourra peut-être vous donner quelques éclaircissements quant aux événements ultérieurs et leur importance. La dernière fois, je crois que nous avons dit que cela nous rapportait environ \$20 millions par an, mais M. Lawless pourrait vous en toucher quelques mots, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lawless.

M. R.E. Lawless (président et chef de la direction, CN Rail): Monsieur le président, monsieur Crosby, à cette époque, le trafic de conteneurs à l'entrée et à la sortie de Montréal et à l'entrée et à la sortie de Halifax était important. Comme vous le savez, le Canadien National était un des plus importants transporteurs de conteneurs à l'entrée et à la sortie du Canada. Pour ce qui est du service ferroviaire, nous étions le premier transporteur à l'entrée et à la sortie de Halifax, nous étions

[Texte]

At the time that Cast were trying to determine how their services were operating, they approached us. Our prime interest was to ensure that CN continued to participate with inland rail traffic from Montreal into Toronto, into Chicago, into the U.S. midwest, and indeed into western Canada. Our whole process was driven by the desire to make sure that we remain as a major carrier in rail services.

The option was, of course, for Cast or any other operator to give its traffic to Canadian Pacific, and a lot of the decision-making processes we examined at that time were driven by this desire to make sure we retained rail traffic.

Mr. Crosby: Let me just conclude by saying that these are not only my ideas; this was mentioned in the House of Commons on January 27, 1981, when the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport said that CN's investment in Cast was helping CN to develop into a dynamic and fully integrated transportation company.

Mr. Lawless: That statement is valid, I think, and continues to be true. I think the thoughts behind it were that we wanted to continue to be an integrated transportation company, meaning that we wanted to be in a position to participate in any traffic which came by ship into any port in Canada and allow us to move it across the country or, indeed, into the United States, the option being that if Cast or any other shipping line decided to go with our opposition, if you want—Canadian Pacific—we would be frozen out. That is the concept.

Mr. Crosby: So you did not really want to own a marine transportation company?

Mr. Lawless: Initially when the decisions were made, that was not the idea. Some of those things were looked at in a different way later on, because we could see the only way we could participate was by owning.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, if I am cutting you off, I should take advantage of it.

The Chairman: I appreciate your not taking advantage. I am trying to do two or three things here at once. Thank you, Mr. Crosby.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

I will be very brief, Mr. LeClair. I am looking at a question which Mr. Forrestall asked in the House last Thursday, and I remember your appearance here last week. I will quote to you the minister's answer, but, to understand it, first I will read Mr. Forrestall's question:

Mr. J. M. Forrestall (Dartmouth—Halifax East): Madam Speaker, my question is for the Minister of Transport. It

[Traduction]

également le principal transporteur à l'entrée et à la sortie de Montréal, avec la *Manchester liners*.

• 1005

Le groupe Cast s'est adressé à nous lorsqu'il essayait de déterminer la rentabilité de ses services. Notre premier souci était de nous assurer que le CN continuerait d'assurer le trafic ferroviaire terrestre de Montréal à Toronto, à Chicago, dans le Midwest américain et dans l'ouest du Canada. Nous voulions nous assurer avant tout que nous demeurerions un des premiers transporteurs ferroviaires.

L'autre solution qu'aurait pu envisager le groupe Cast ou n'importe quel autre transporteur aurait été de remettre son trafic entre les mains du Canadien Pacifique et l'essentiel des décisions que nous avons envisagées à cette époque ont été prises dans la perspective de conserver ce trafic ferroviaire.

M. Crosby: Permettez-moi de conclure en vous disant que je n'invente rien; c'est ce qui a été dit à la Chambre des communes le 27 janvier 1981 par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports qui a indiqué que les investissements du CN dans le groupe Cast permettaient au CN de devenir une société de transport dynamique et pleinement intégrée.

M. Lawless: Cette affirmation est bonne et continue de l'être. Je crois que nous voulions avant tout continuer d'être une compagnie de transport intégrée, c'est-à-dire que nous voulions être en mesure de transporter toute marchandise arrivant par bateau dans n'importe quel port du Canada et de l'acheminer aux quatre coins du pays et même aux États-Unis, l'idée étant que si le groupe Cast ou n'importe quelle compagnie de navigation décidait de rejoindre les rangs de notre concurrent, à savoir le Canadien Pacifique, nous serions dans le pétrin. Voilà quelle était l'idée.

M. Crosby: Vous ne vouliez donc pas en réalité posséder une compagnie de transport maritime?

M. Lawless: Lorsque les décisions ont été prises initialement, ce n'était effectivement pas là notre idée. Nous avons envisagé les choses différemment plus tard car nous nous sommes rendu compte que la seule façon d'y participer était d'acheter des actions.

M. Crosby: Monsieur le président, si je vous interromps, je devrais en profiter.

Le président: N'en profitez pas. J'essaie de faire deux ou trois choses en même temps. Merci, monsieur Crosby.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Je serai très bref, monsieur LeClair. Je suis en train de regarder une question posée par M. Forrestall à la Chambre jeudi dernier et je me souviens de votre comparution ici la semaine dernière. Je vais vous citer la réponse du ministre mais, pour que vous la compreniez, je vous lirai tout d'abord la question posée par M. Forrestall.

M. J.M. Forrestall (Dartmouth—Halifax Est): Madame le président, ma question s'adresse au ministre des Transports.

[Text]

arises out of recent events with respect to CAST... Has the minister been briefed by Dr. Maurice LeClair... any of their officials, or any of his officials, with respect to the winding down of the operations of Eurocanadian Shipholdings Limited? If so, with respect to those briefings, has he contemplated any further action?

The answer was:

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Madam Speaker, I had the same briefing the hon. Members received in camera in committee. The gist of it is that there are still disagreements between members of CAST and CN.

I will stop there.

You highlighted last week the list of disagreements. We will not go over them because we were in camera. The minister has referred in the House to the same disagreements. Between last Thursday and today, do these disagreements still exist or have some been resolved?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, they still exist 100%, because we have not met; we have not contacted, nor had further negotiations or talks with any officials since we have been here. At least, let me double-check that. That is my understanding.

Mr. Franklin: That is correct to my knowledge. I have not had any.

Mr. LeClair: And we are the only two who would have had any further contacts.

Mr. Deniger: Just to make it even crystal clear, when you say that you have had no meetings, we found out last week through your testimony that the meetings were not with Mr. Narby with his officials, but with the banks. So you have had no meetings with the banks—no discussions, no phonecalls with just the banks since last Tuesday?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I did mention that I had a phonecall from the president of the Royal Bank, but there were no substantive discussions at all. His request was to make sure that, since all this was finished, there were no ill feelings between CN and the Royal Bank. He wanted to assure himself that his people had conducted themselves honourably, appropriately, and so forth. I said yes, no problem. That is the only discussion we had. There was no discussion whatsoever on the substance.

• 1010

Now, I will ask Mr. Franklin to tell the committee if there has been any discussion at all with either the Cast people, directly or indirectly, or the banks since our last meeting here.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Deniger, I have not had any contact of any kind whatsoever with the Royal Bank or with any of the other

[Translation]

Elle concerne l'avenir de la Société Cast... Le ministre s'est-il entretenu avec M. Maurice LeClair... ou avec l'un de ses collaborateurs ou avec un responsable de l'entreprise au sujet de l'interruption des activités de *Eurocanadian Shipholdings Limited*? Si oui, le ministre a-t-il envisagé d'autres mesures à la suite de ces entretiens?

Voici ce qu'a répondu le ministre:

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le président, je pense avoir obtenu les mêmes informations que le député à la séance à huis clos du Comité. Pour l'essentiel, il existe toujours un désaccord entre les responsables de CAST et le CN.

Je vais m'arrêter ici.

La semaine dernière, vous avez passé en revue la liste des désaccords. Nous n'allons pas les citer car la séance était à huis clos. Le ministre a fait allusion à la Chambre aux mêmes désaccords. Depuis jeudi dernier, ces désaccords existent-ils toujours ou certains d'entre eux ont-ils été résolus?

M. LeClair: Monsieur le président, ils existent toujours puisque nous ne nous sommes pas rencontrés; nous ne nous sommes mis en rapport avec aucun responsable depuis la dernière séance du Comité, nous n'avons pas eu d'autres négociations ni de pourparlers avec eux. Permettez-moi de vérifier cependant. C'est ce que je crois savoir.

M. Franklin: C'est exact, je ne me suis absolument pas entretenu avec eux.

M. LeClair: Et nous sommes les deux seuls qui les auraient rencontrés.

M. Deniger: Pour que ce soit clair comme de l'eau de roche, lorsque vous dites que vous n'avez pas eu d'autres entretiens avec lui, nous avons constaté la semaine dernière, d'après ce que vous avez dit, que vous ne vous étiez pas entretenu avec M. Narby ni avec ses collaborations mais avec les banques. Vous n'avez donc eu aucune réunion avec les banques, aucune discussion, aucun appel téléphonique depuis mardi dernier?

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai dit tout à l'heure que j'avais reçu un appel téléphonique du président de la Banque royale, mais qu'on n'avait discuté d'aucune question de fond. Il voulait simplement s'assurer, puisque tout était terminé, qu'il n'y avait aucun malentendu entre le CN et la Banque royale. Il voulait s'assurer que son personnel s'était comporté loyalement et courtoisement, etc. Je l'ai rassuré. C'est tout ce que nous avons dit. Nous n'avons pas parlé des questions de fond.

Je demanderai maintenant à M. Franklin de dire aux membres du Comité s'il y a eu des entretiens avec les gens de Cast directement ou indirectement ou avec les représentants des banques depuis notre dernière réunion.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Deniger, je n'ai absolument pas eu de contact avec la Banque royale ou avec les autres personnes intéressées,

[Texte]

players . . . any other banks or any other shareholders—since we last met here. The only contact I know of between the two corporations—and now I am talking about CN and the Royal Bank—is by our treasurer with their appropriate person to make sure the accounts for transporting the boxes across the country are paid. That is the only contact I know of that exists between the two companies.

Mr. Deniger: I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if the president would care to speculate why it is that the banks would proceed in a business process that the corporation had found to be unwise, and indeed, a bad business process. Would the president care to speculate on why the banks would vary the trend where the corporation would not?

The Chairman: That is an optional question by its wording. I will leave the answer to you, Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, speculation is easy but often dangerous.

Mr. Forrestall: Yes, I know.

Mr. LeClair: Yes. I have personal ideas but I do not think they are worth putting on record. I could give Mr. Forrestall my personal views outside the committee if he wants, but I do not think it would be fair to the banks for me to speculate in public. On an individual basis, not officially, I could perhaps speculate, but it would be strictly speculation.

The Chairman: It sounds like not only fairness but wisdom as well, Dr. LeClair.

Mr. Forrestall: I would just protect myself by indicating, Mr. Chairman, that it is not just the relationship between CN and Cast that has concerned this committee. It is the concern we have in the absence of witnesses who can take it a little further, that in fact, the banks are not bound and determined one way or another to affect that type of squeeze play that will, in effect, either directly from the government, indirectly through the corporation or in some other way, recover or protect its cash investment.

It is like the old adage: If I owe the bank \$1 million and it calls its loan, I am in serious trouble. If I owe the bank \$200 million or \$300 million and they call the loan, it is the bank that is in serious trouble, not me. So it is that squeeze.

I know the danger of speculation and I will not go any further. But our concern is the protection of the taxpayers' money, or if it is to be used any further with respect to this, that it be used in every proper sense and on the basis of contemplated good business practices.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, could I . . .

The Chairman: Dr. LeClair.

[Traduction]

d'autres banques ou d'autres actionnaires, depuis la dernière réunion du Comité. Le seul contact entre les deux sociétés, à savoir le CN et la banque Royale, a été un entretien entre notre trésorier et les personnes appropriées de la banque pour s'assurer que les comptes pour le transport des boîtes d'un bout à l'autre du pays sont réglés. Que je sache, c'est le seul contact qu'il y ait eu entre les deux sociétés.

M. Deniger: J'ai terminé.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

M. Forrestall: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si le président a réfléchi à la question suivante et s'il en a tiré des hypothèses: pourquoi les banques s'engageraient-elles dans une entreprise que le CN a jugé non viable, peu judicieuse. Le président pourrait-il nous dire pourquoi les banques changeraient d'orientation alors que sa société ne le fait pas?

Le président: D'après son libellé, cette question est ouverte. Je laisse à M. LeClair le soin d'y répondre.

M. LeClair: Monsieur le président, les hypothèses sont faciles mais souvent dangereuses.

M. Forrestall: Je sais.

M. LeClair: J'ai une opinion personnelle là-dessus mais je ne pense pas qu'il soit judicieux de l'émettre. Je pourrai donner à M. Forrestall mes opinions personnelles quand la séance sera terminée mais il serait injuste à l'égard des banques d'en parler en public. Personnellement, à titre officieux, je pourrais très bien énoncer des hypothèses qui seraient strictement des hypothèses.

Le président: Cela me semble non seulement juste mais sage, monsieur LeClair.

M. Forrestall: Monsieur le président, je m'empresse d'ajouter que ce n'est pas seulement les rapports entre le CN et le groupe Cast qui ont préoccupé les membres du Comité. En fait, il n'y a pas de témoin qui puisse nous permettre d'approfondir la question car les banques ne sont pas résolues à modifier le jeu très serré qui, en effet, directement par l'intermédiaire du gouvernement ou indirectement par l'intermédiaire de la société ou autrement, permettrait de recouvrer et de protéger les investissements.

On connaît bien le vieil adage: si je dois un million de dollars à une banque et qu'elle demande à être remboursée, je suis en mauvaise passe. Si je dois 200 ou 300 millions de dollars à une banque, et qu'elle exige d'être remboursée, c'est la banque, pas moi, qui est dans une mauvaise passe. C'est un jeu très serré.

Je sais que les hypothèses sont dangereuses et je m'arrêterai là. Nous voulons protéger l'argent des contribuables qui, s'il est utilisé dans ce cas-ci, doit l'être de façon appropriée en respectant les pratiques reconnues dans la conduite des affaires.

Merci, monsieur le président.

M. LeClair: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur LeClair.

[Text]

Mr. LeClair: —assure Mr. Forrestall that we share exactly the same objective he has, which is to protect the taxpayers' money through their investment in Canadian National; that is what we have been trying to do.

Mr. Forrestall: I was not implying otherwise.

Mr. LeClair: No, no, I agree.

The Chairman: I think that winds up the questioning with regard to the Cast situation. Perhaps I might be allowed a brief editorial comment.

I would simply like to say to Dr. LeClair and his officials that I think the committee is quite satisfied that you have answered the questions put to you fully and forthrightly. For that, we thank you.

All right, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman . . .

Mr. Forrestall: That is not to say I am finished with it yet.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I have a number of questions having to do with CN Rail. The first one has to do with the wording of the contract to build coal cars with Transcona. I wanted to ask why it is that only 95 new jobs are reported to have been created at Transcona by the awarding of the coal car contract, when my understanding prior to the awarding of the contract was that it would involve in the neighborhood of 130 new jobs at Transcona. This either means that the original estimate was wrong, or—as I think is the case—that other work has been moved out of Transcona and distributed across the system as a response to the the awarding of the coal car contract to Transcona.

• 1015

So I would be interested in an answer to that question. Also, I was wondering if it would be possible for CN Rail to provide me—and any other members of the committee who might be interested—with an analysis of just what jobs have arrived, or have been created, in the back shop in Transcona and what jobs have left. I am concerned here not only with the jobs related to the coal car contract, but also related to the VIA repair work, about which I expressed a concern last year.

I wonder if it would be possible to provide statistics with regard to what the number of jobs was in terms of VIA repair work in 1982, 1981, 1980, and into the future for as far ahead as you have projections. Also, I would like not just the absolute numbers, but the percentage, as compared to what has been assigned to Montreal, for instance. I know that those kinds of figures are likely not available, that they are not on the tip of your tongue, so to speak, today.

So, I am on the one hand requesting information, but secondly, I would also like an answer on the coal car contract.

The Chairman: Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I would ask Mr. Lawless to answer both of these questions, if I might.

Mr. Lawless: Thank you very much.

[Translation]

M. LeClair: . . . puis-je assurer à M. Forrestall que notre objectif est exactement le même que le sien, c'est-à-dire protéger l'argent des contribuables investit dans les Chemins de fer nationaux. C'est ce que nous nous employons à faire.

M. Forrestall: Je ne prétendais pas le contraire.

M. LeClair: Je sais bien.

Le président: Cela met un terme aux questions sur le groupe Cast. Peut-être me permettra-t-on d'ajouter une brève remarque.

Je voudrais bien signaler que M. LeClair et ses collègues ont répondu aux questions des membres du Comité à leur entière satisfaction et avec la plus grande sincérité. Nous vous en remercions.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président . . .

M. Forrestall: Cela ne signifie pas que j'ai terminé.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser sur le CN Rail. Tout d'abord, une question concernant le contrat pour la construction de wagons à charbon à Transcona. Je voudrais vous demander pourquoi on a annoncé la création de seulement 95 nouveaux emplois à Transcona suite à l'octroi du contrat de wagons à charbon, car j'avais cru comprendre que ce contrat entraînerait la création de quelque 130 nouveaux emplois. Cela signifie soit que l'évaluation initiale n'était pas juste ou, comme je suis porté à le croire, que d'autres travaux ont été confiés à d'autres ateliers qu'à Transcona par suite du fait que Transcona a eu le contrat des wagons à charbon.

Je voudrais qu'on réponde à cette question. En outre, je me demandais si le CN Rail pouvait me donner, ainsi qu'aux autres membres du Comité que cela intéresse, une analyse du nombre d'emplois qui ont été créés à l'atelier de Transcona et du nombre des emplois qui ont été supprimés. Je me préoccupe non seulement des emplois provenant du contrat des wagons à charbon mais également des travaux de réparation du matériel de VIA dont j'ai parlé l'an dernier.

Serait-il possible de nous donner des statistiques sur le nombre d'emplois découlant des travaux de réparation du matériel VIA en 1982, 1981 et 1980, de même que des prévisions pour les années à venir. Je ne veux pas seulement des chiffres absolus mais des pourcentages comparant ce qui a été confié à l'Atelier de Montréal par exemple. Je sais que vous n'avez peut-être pas ces chiffres sous la main mais je suis prêt à attendre.

D'une part je voudrais ces renseignements, mais deuxièmement je voudrais une réponse en ce qui concerne le contrat des wagons à charbon.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je demanderai à M. Lawless de répondre à ces deux questions.

M. Lawless: Merci beaucoup.

[Texte]

Mr. Chairman and Mr. Blaikie, actually I would like to approach this matter in this way. Originally, we had announced that we were going to purchase, build, or otherwise acquire, through lease, some 900 coal cars for moving the B.C. coal in western Canada.

We had indicated that it was our intention to build at least a number of these cars in our own shops. Eventually, the decision was made that, if any cars that were going to be built for this order, we would build them in Transcona. The fact of the matter is that we have now started to construct 432 cars in the Transcona shops. As a result, building these cars has allowed us to defer—and not undertake—the layoffs of some 200 employees.

Now, the saving of these 200 employees was to be done on the understanding that we would try to do it on a proportionate basis among the three shops. In other words, while we could build all the cars in Transcona, and continue to do all the work in Transcona that is presently being done, we think it is fair, right, and a good practice to try to distribute the shop work equitably, throughout our three shops.

So what we have done is maintain a ratio of the layoffs—or the retentions—on the basis that Moncton shops would have 20%, while Transcona and Point St. Charles would have 40% each. That is exactly what is happening at the moment.

As far as the work is concerned, we do send car repair work to the various shops. Now, Transcona is receiving this entire coal car program, starting with 432; eventually, later on in the fall, we will make a decision to build maybe 200 or 300 more, depending on how many we can lease and how many we can purchase on a cheaper basis, if you will.

That being so, we will move some car repair work—for instance, double-door box cars, things that would normally be done at Transcona—into the Point and into Moncton, always preserving that ratio of 40:40:20. That, basically, is what we have done.

• 1020

Mr. Blaikie: Can you assure me that when the coal car contract is over, when you have built all the coal cars you intend to build, you will then take action to redistribute the work so that ratio of 40:40:20 continues to exist, so that work that left as a result of the coal car contract will come back to Transcona?

Mr. Lawless: That is certainly the way we operate. We will continue to maintain a proportionate lay-off concept of 40:40:20 and a proportionate work concept in cars. We try to do it in locomotives too, but it is not always that easy with locomotives, on a 40:40:20 basis.

Other than indicating here to you the type of work, and I have already mentioned the car repair programs, we would undertake to give you an analysis that indicates the various trades that have been created and the various trades that are left in each one of these areas as a result of building the initial 432 coal cars. We will also include in that analysis an indica-

[Traduction]

Monsieur Blaikie, monsieur le président, voici comment je répondrai à la question. Au départ, nous avons annoncé que nous allions acheter, construire ou acquérir d'une façon quelconque, par baux par exemple, quelque 900 wagons à charbon pour le transport du charbon de Colombie-Britannique dans l'Ouest du Canada.

Nous avons fait part de notre intention de construire au moins un certain nombre de ces wagons dans nos propres ateliers. Par la suite, nous avons décidé que la construction des wagons se ferait à Transcona. Le fait est que nous avons commencé à construire 432 wagons dans les ateliers de Transcona. Par conséquent, cela nous a permis de retarder, c'est-à-dire de ne pas procéder à la mise à pied de 200 employés.

Pour conserver un poste à ces 200 employés, nous étions convenus que le travail serait réparti entre les trois ateliers. En d'autres termes, il est vrai que nous aurions pu confier la construction de tous les wagons à Transcona et continuer d'y faire tous les travaux comme auparavant mais nous estimons qu'il est équitable d'essayer de répartir proportionnellement le travail entre nos trois ateliers.

Nous avons donc calculé un rapport pour les mises à pied ou les maintiens d'emploi, en accordant aux Ateliers de Moncton 20 p. 100 tandis que Transcona et Pointe-Saint-Charles se voyaient accorder 40 p. 100 chacun. C'est la situation actuelle.

Cela signifie donc que nous demandons aux divers ateliers de faire des travaux de réparation. Transcona s'est vu octroyer tout le contrat des wagons à charbon, 432 au total. Plus tard cet automne nous déciderons d'en construire 200 à 300 de plus, et cela dépendra du nombre que nous pourrions louer ou acheter à meilleur compte.

Cela étant, certains travaux de réparation, par exemple les wagons couverts à double porte, qui étaient effectués d'habitude à Transcona, seront confiés à Pointe-Saint-Charles et à Moncton, le rapport 40,40,20, étant toujours maintenu. Voilà ce que nous avons fait.

M. Blaikie: Pouvez-vous m'assurer que quand le contrat des wagons à charbon sera terminé, quand vous aurez construit tous les wagons que vous avez l'intention de construire, vous prendrez des mesures pour que le travail continue d'être redistribué suivant le rapport 40, 40, 20 pour que le travail qui a été retiré à l'atelier de Transcona par suite du contrat lui soit redonné?

M. Lawless: C'est certainement notre intention. Nous continuerons d'appliquer aux mises à pied le même rapport 40, 40 et 20 et de distribuer le travail à effectuer sur les wagons entre les ateliers. Nous procédons de la même façon pour les locomotives mais ce n'est pas toujours aussi facile.

En plus de vous décrire la nature du travail dans nos ateliers, outre les programmes de réparation des wagons dont j'ai déjà parlé, nous vous donnerons une analyse qui décrira les diverses spécialisations qui ont été créées et celles qui demeurent dans chacun des ateliers par suite de la construction des 432 wagons initiaux. Nous allons également vous indiquer la nature du

[Text]

tion of what VIA work is being done now and, based on what VIA has told us, our estimate of the the work that will continue to be done in Transcona. We will have to provide that later. I do not have those numbers at my fingertips at the moment.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, another piece of information I would like to get from CN has to do with a concern I have about the locomotive engineers, and that has to do with the training program at Gimley for ESBs. I am aware that a number of locomotive engineers are interested in qualifying for the handshake in the way that many of their colleagues on the railway have, and have made representations to the company, I believe. Also, I am aware of a letter written to the Minister of Transport by the pension committee of the local in Winnipeg asking that the question of golden handshakes for locomotive engineers be looked at for the following reason, and that has to do with the number of younger people who have been trained as engine service brakemen, but who after their training must then wait several years, or longer in some cases now, before they actually are able to hold as a locomotive engineer. So you are spending all this money training people in Gimley to become locomotive engineers but then they are allowed to sit for several years before they actually are able to practise those skills.

I would be interested in knowing, first, the average investment per trainee at Gimley. Secondly, how many of those trainees are now actually working at what they were trained for? Thirdly, what consideration is being given to a golden handshake arrangement for locomotive engineers so that older fellows who are quite willing to retire under those kinds of conditions would be able to do so and room could be made for these younger people, in whom the company has already made an investment, to practise the skills they learned at Gimley?

Fourthly—and this is related to the another concern of locomotive engineers, the running of longer and longer trains by the CNR—I would be interested in a report from you as to the average length of trains you are running in 1982 as compared to 1981 and as compared to 1980, because I have reports that you are running longer and longer trains and that you plan to run even longer trains. This not only puts pressure on the number of jobs available for locomotive engineers and other running trades, but it also raises some safety concerns with regard to hazardous products and with regard to tying up crossings, etc. So I would be interested in that kind of information as well.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Lawless will try to answer those questions that he can now, and later those for which he does not have the actual figures.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

travail effectué pour VIA, d'après ce que VIA a annoncé, et notre estimation du travail qui continuera d'être fait à Transcona. Nous vous donnerons ces renseignements plus tard. Je n'ai pas de chiffres sous la main.

M. Blaikie: Monsieur le président, je voudrais que le CN me donne des renseignements sur les mécaniciens de locomotives, et cela a quelque chose à voir avec le programme de formation offert à Gimley à l'intention des aides-mécaniciens. Je sais que certains mécaniciens de locomotives voudraient prendre leur retraite comme l'ont fait beaucoup de leurs collègues et qu'ils ont fait connaître leur désir à la société. Je sais que dans une lettre adressée au ministre des Transports, le Comité des pensions du local de Winnipeg demande que la question des retraites des mécaniciens de locomotives soit étudiée car il y a un certain nombre de jeunes employés qui sont des adjoints mécaniciens mais qui doivent attendre plusieurs années avant de pouvoir devenir mécaniciens en titre. Il y a donc beaucoup de gens qui sont formés à Gimley mais ils doivent attendre plusieurs années avant de pouvoir occuper un poste de mécanicien de locomotive.

Je voudrais savoir quel est l'investissement moyen par apprenti à Gimley. Deuxièmement, combien d'entre-eux occupent des fonctions pour lesquelles ils ont été formés? Troisièmement, a-t-on envisagé de mettre à la retraite des mécaniciens de locomotives pour que ceux qui le souhaitent puissent prendre leur retraite suivant certaines modalités et faire place aux plus jeunes dans lesquels on a investi et qui pourraient ainsi exercer les compétences acquises à Gimley?

Quatrièmement, j'aimerais savoir, puisque les mécaniciens de locomotives doivent conduire des trains de plus en plus longs, quelle a été la longueur moyenne des trains en 1982 par rapport à 1981 et 1980 car, d'après mes renseignements, les trains sont de plus en plus longs et vous envisagez de les allonger encore. Non seulement cela réduit-il le nombre des emplois disponibles pour les mécaniciens de locomotives et les autres employés mais cela suscite des préoccupations pour ce qui est de la sécurité quand il y a transport de marchandises dangereuses et quand les trains bloquent les passages à niveau. Je voudrais donc obtenir ces renseignements.

M. LeClair: Monsieur le président, M. Lawless va essayer de répondre aux questions que vous avez posées mais vous devrez peut-être attendre pour obtenir des chiffres précis.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Merci, monsieur le président.

• 1025

Mr. Blaikie, you have covered a lot of the waterfront here. Let me start with the training program at Gimli. As you know, we do undertake intensive training for all our engineers and would-be engineers, to qualify for handling our trains. That

Monsieur Blaikie, c'est une grosse bouchée. Je commencerai pas le programme de formation à Gimli. Comme vous le savez, nous donnons à nos mécaniciens une formation intensive visant à leur permettre de conduire des trains. Ce programme se

[Texte]

program of course will continue. The reference you have made with respect to the handshake, and I believe what you mean here is the early retirement privileges, these are negotiated, as you know, between ourselves and our brotherhoods. There are two types, if you want; the non-operating group, which covers the dispatchers and the operators and the clerks, have a job security agreement which is negotiated, well known, and covers this in some detail. They do have benefits which allow them to retire early and there are many aspects that allow us to give them benefits, either money or otherwise, moving expenses and that sort of thing.

The operating employees, although they do not have a job security agreement, have negotiated a set of procedures which allow us to deal with both early retirements and movement. Some of those are traffic related and some of those are, what we call, resulting from material change. We do get into situations where people are retired as a result of these material changes. The key point here is that these are all negotiated arrangements between ourselves and the unions and the only way that these areas, or these items can be changed is as a result of further negotiations. I am sure when our contract comes up for renewal again, there will be many areas here which they will bring up, which we will deal with and come to some conclusions on with respect to either new benefits or better benefits or other benefits that are not in there now.

So to comment on this on the basis of what are we planning to do, we only plan to do what we are able to negotiate with the unions in this whole area.

I cannot tell you at the moment here what the investment would be per trainee, but we will get that for you. I will also be able to tell you how many people that have been trained at Gimli are now not working in the positions that they were trained for.

This is all, as you know, the product of seniority and qualifications' applying. There are people certainly, because of the low traffic that we are handling today, who are not working at the jobs they have been trained for, but that is no different with the operating employees than it is with the non-operating employees. We have dispatchers and operators and clerks and other people, because of the low traffic levels, that have been forced to hold positions in other areas because there is no work for them. Hopefully that will change and people will all get back to the jobs they are trained to do once our traffic position improves.

Can we improve the early retirement benefits? We certainly would be prepared and will be prepared to negotiate this with the brotherhoods when they bring this up at the next contract opening.

As far as the running of longer trains is concerned, certainly we will give you the average length of train operated in the years 1980, 1981, 1982, 1983. It is a fact that we are running extremely long trains now. We are running 7,000, 8,000 feet and we are running trains that are up to 10,000 feet. This is all a matter of productivity. We do have higher horsepower locomotives and all this is done only on the basis that our operating people are satisfied that they are operating certainly safe trains. With the higher tonnage cars, the higher horse-

[Traduction]

poursuit. Vous avez parlé des mises à la retraite mais je pense que vous faites allusion aux privilèges de retraite anticipée, qui sont négociés comme vous le savez entre nous-mêmes et les fraternités. Il y a deux catégories: il y a le groupe des employés qui ne sont pas employés d'exploitation, c'est-à-dire les aiguilleurs, les opérateurs et les commis, qui jouissent d'une convention de sécurité d'emploi négociée, bien connue, qui prévoit des modalités à cet effet. Ils peuvent choisir de prendre une retraite anticipée et nous pouvons leur donner des prestations, sous forme monétaire ou autre, par exemple des frais de déplacement.

Les employés d'exploitation, même s'ils ne jouissent pas d'une convention de sécurité d'emploi, jouissent quand même de dispositions pour la retraite anticipée et les frais de déplacement. Ces retraites anticipées dépendent du trafic dans certains cas, et parfois de modifications matérielles. En effet, il y a des cas où les gens sont mis à la retraite parce que nous changeons notre équipement. Il est important de signaler qu'il s'agit d'ententes négociées entre les syndicats et nous-mêmes et la seule façon de modifier ces ententes est d'ouvrir d'autres négociations. Je suis sûr que notre contrat, quand viendra le moment de le renouveler, prévoira plusieurs dispositions dont nous nous occuperons en temps et lieu et nous proposerons soit de nouvelles prestations ou de meilleures prestations.

Quant à savoir ce que nous ferons à cet égard, nous ne pouvons pas prévoir de faire plus que ce qui a été négocié avec les syndicats.

Je ne puis pas vous dire combien nous avons investi dans chaque apprenti mais je ferai le nécessaire pour vous renseigner. Je pourrai également vous dire combien de gens ont été formés à Gimli et qui n'occupent pas actuellement des postes correspondant à leurs compétences.

Comme vous le savez, tout cela dépend de l'ancienneté et des compétences. Étant donné que le trafic actuel est faible, il y a certainement des gens qui ne mettent pas à profit les compétences acquises pendant leur formation mais les employés d'exploitation ne sont pas différents des autres à cet égard. Il y a des aiguilleurs, des opérateurs et des commis et d'autres gens qui à cause du trafic très peu dense, doivent occuper des postes dans d'autres secteurs car il n'y a pas assez de travail pour eux. Nous gardons l'espoir que les choses changeront et que les gens réintégreront les postes pour lesquels ils sont qualifiés au fur et à mesure que le trafic reprendra.

Pouvons-nous améliorer les prestations de retraite anticipée? Nous sommes prêts à négocier avec les fraternités mais il faut attendre pour cela le renouvellement de la convention.

Pour ce qui est des trains de plus en plus longs, je puis vous donner une longueur moyenne pour les années 1980, 1981, 1982 et 1983. Il est vrai que nos trains sont très longs actuellement. En général ils font 7,000 à 8,000 pieds et parfois même 10,000 pieds. C'est une question de productivité. Nos locomotives sont de plus en plus puissantes mais si nous procédons ainsi c'est seulement après avoir vérifié que le personnel d'exploitation s'est assuré que toutes les mesures de sécurité sont prises. Les wagons ont un tonnage de plus en plus élevé, les locomoti-

[Text]

power locomotives, we will continue to operate trains of longer length, providing we can do it safely and efficiently and get the productivity that we need.

The Chairman: That is it, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Pardon?

The Chairman: I said, that is your time. I will put you back on for another round if you like.

• 1030

Mr. Blaikie: Well, just on a supplementary . . .

The Chairman: All right, one supplementary.

Mr. Blaikie: —a supplementary to the questions that were asked. What I was suggesting, Mr. Lawless, was that it might be in the interest of the company, given what has been invested in the people who have gone through this extensive training, to arrange an early retirement package with the unions and not simply wait for them to come forward with such a package.

On the second thing, in terms of the longer trains, could I ask whether any studies are being done as to what the effects of longer trains are on safety—on the ability of crews, for instance, to reach something that has happened in the middle of a train—the relationship of the length of trains to sidings, and the average time that it takes a train to pass a crossing, for instance? Are we going to have a problem some day, the first time that an ambulance is held up at a crossing by one of these extremely long trains that you admit you are running?

Mr. Lawless: In connection with the package, those have to only be considered on the basis of negotiations. As you know, benefits and productivity gains are always proceeded with on the basis of give and take. Certainly if there are benefits to the company with respect to retiring some of these trained engineers earlier, we would take that into consideration at the time of negotiations. There is no reason at all why those discussions cannot take place earlier; however, I would be reluctant to say that we would open up the contract prior to the end of the contract termination. But the contract is terminating next year, and I am sure discussions will start this fall on this whole process, that being one of the items that the brotherhoods will want to discuss.

As far as the longer trains are concerned, these longer trains are only undertaken on the basis that our operating people are satisfied that we are meeting every safety precaution that is required under the CTC regulations, of course. To satisfy our own operating people that we are operating safely and efficiently, studies are always undertaken as these changes are made. While I cannot give you an indication that there was one study done, these things are always studied and analyzed prior to implementation. That has certainly been done in this case.

Mr. Blaikie: They are not all satisfied.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Just sit tight.

[Translation]

ves sont de plus en plus puissantes, et nous continuerons à faire rouler des trains de plus en plus longs, si cela est sécuritaire et efficace afin d'atteindre la productivité exigée.

Le président: Monsieur Blaikie, c'est terminé.

M. Blaikie: Excusez-moi?

Le président: J'ai dit que votre temps était écoulé. Je puis vous inscrire au deuxième tour, si vous le voulez.

M. Blaikie: Permettez-moi de poser simplement une question supplémentaire . . .

Le président: D'accord pour une supplémentaire.

M. Blaikie: . . . à celles qui ont été posées. Je voulais simplement dire, monsieur Lawless, que la société aurait peut-être intérêt, étant donné tout ce qu'on a investi dans la formation intensive de ces gens-là, à mettre au point un programme de retraite anticipée en collaboration avec les syndicats, plutôt que d'attendre tout simplement que ces derniers vous en proposent un.

Deuxièmement, j'aimerais vous demander, au sujet des trains longs, si des études ont été faites au niveau de leur sécurité. Ainsi, les équipages peuvent-ils facilement intervenir lorsque quelque chose se produit au milieu du train? La longueur du train pose-t-elle un problème en ce qui concerne les voies d'évitement? En moyenne, combien de temps faut-il pour qu'un train de ce genre traverse un passage à niveau? Que se passera-t-il si, un jour, une ambulance doit attendre, à un passage à niveau, que l'un de ces trains particulièrement long ait fini de le traverser?

M. Lawless: En ce qui concerne le programme de retraite anticipée, nous ne pouvons l'envisager que dans le cadre de négociations avec le syndicat. Comme vous le savez, les avantages et les gains à la productivité font toujours l'objet de compromis. Certes, si la société a intérêt à encourager certains de ses mécaniciens à prendre une retraite anticipée, nous l'envisagerons au moment des négociations. Certes, nous pourrions fort bien le faire avant, mais j'hésiterais beaucoup à rouvrir un contrat avant sa date d'expiration, d'autant plus qu'il vient à échéance l'année prochaine et que des discussions devraient donc commencer dès l'automne prochain. C'est donc là l'une des questions que les différents syndicats voudront certainement négocier.

En ce qui concerne les longs trains, nous n'en exploitons que lorsque notre personnel roulant est convaincu que toutes les précautions sont prises, conformément bien sûr aux règlements de la C.C.T. Pour qu'il en soit convaincu, d'ailleurs, nous entreprenons des études chaque fois qu'un changement intervient. Je ne peux donc pas vous dire exactement si une étude précise a été faite dans ce cas-là, mais je peux vous assurer qu'avant l'application de toutes nouvelles mesures, on procède toujours à des analyses préalables, ce qui a certainement été fait dans ce cas-là.

M. Blaikie: Ils n'en sont pas tous convaincus.

Le président: Merci, monsieur Blaikie. Restez tranquille.

[Texte]

Mr. Turner.

Mr. Turner: Dr. LeClair, has CN changed its labour relations policy in the last five years?

Mr. LeClair: I hope so.

Mr. Turner: Well, you know in the 1940s, the 1950s, the 1960s, and the 1970s, local officials and the union local chairman would always talk in several of the local labour disputes and contract schedules—the new contracts. It was very seldom that the problem had to be taken to the general manager in Toronto or in Montreal or to the vice-president in Toronto and Montreal. Now, have the Toronto and Montreal CN officials issued orders to local CN officials on how to operate their terminals and interpret contracts, or are the local officials on their own as far as operating their particular terminals is concerned?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think this is a question that Mr. Lawless is better equipped to answer than I am. I presume you are talking about CN Rail.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Turner, on your question whether CN has changed its labour relations policies lately, I would like to say to you that we have not changed them lately, but we are always striving to improve them. Every time that we discuss matters with our unions or introduce change or do whatever we have to do to continue to get productivity measures brought forth, this is all done in conjunction with and dialogue with our union officers.

• 1035

We are not always as successful as we would like to be, but we hope that our labour relations activities and our policies are continuing to improve. We want to keep our relationship with our unions as good as we possibly can.

As for problems that are associated with the grievance procedure or introducing change, our vice-presidents in each one of our regions have full authority to deal with these matters, and they stay within a framework that is determined by our headquarters group, myself included, and they follow the policies that are set out to deal with our operations, but they have full authority within the framework of the agreements between ourselves and our unions and within the policies that are set down at headquarters. That is the way it was 25 years ago; that is the way it was 10 years ago; and that is the way it is today.

Mr. Turner: I will read you a paragraph out of the letter I received from one of your first-class employees:

The morale of CN workers is the lowest I have seen in my 32 years with CN. Everybody is just plainly fed up with management tactics.

To continue:

You are now going to sue 1,000 of your employees for the amount of \$950,000. This legal action is the result of a work boycott in several Ontario communities between April 22

[Traduction]

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur LeClair, le CN a-t-il modifié sa politique en matière de relations de travail au cours des cinq dernières années?

M. LeClair: Je l'espère.

M. Turner: Vous savez, depuis les années 40 jusqu'à la fin des années 70, les conflits de travail locaux et les calendriers de négociation des nouveaux contrats étaient toujours réglés par les responsables locaux et le président du chapitre local du syndicat. Il était très rare que l'on soit obligé de soumettre le problème au directeur général ou au vice-président à Toronto ou à Montréal. Or, les responsables du CN de Toronto et de Montréal ont émis des directives à l'intention des responsables locaux de cette société sur la façon de gérer leur service et d'interpréter les contrats. J'aimerais donc savoir si les responsables locaux du CN ont toujours une certaine latitude en ce qui concerne la gestion de leurs propres services?

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que M. Lawless est mieux en mesure que moi de répondre à cette question.

M. Lawless: Monsieur le président, M. Turner a demandé si le CN avait récemment modifié sa politique en matière de relations de travail; nous ne l'avons pas fait récemment, mais nous nous efforçons toujours d'en améliorer les dispositions. Chaque fois que nous voulons apporter un changement ou prendre quelques décisions que ce soit pour améliorer la productivité, nous consultons les responsables syndicaux.

Nous ne parvenons pas toujours aux résultats escomptés, mais nous espérons que nos décisions et nos politiques en matière de relations de travail continueront de s'améliorer. Nous tenons en effet à maintenir des relations aussi harmonieuses que possible avec nos syndicats.

En ce qui concerne maintenant les problèmes relevant de la procédure de grief ou de l'introduction de changements, les vice-présidents de chacune de nos régions ont tout pouvoir pour les régler, conformément aux directives générales qui leur ont été données par l'administration centrale, dont je fais partie; ils doivent donc appliquer les politiques que nous établissons au niveau de l'exploitation de nos services, mais ils ont tous pouvoirs pour intervenir dans le cadre des ententes que nous avons signées avec nos syndicats, et conformément aux politiques établies par l'administration centrale. Il en était déjà ainsi il y a 25 ans, et nous continuons de le faire aujourd'hui.

M. Turner: Permettez-moi de vous lire un paragraphe d'une lettre que m'a envoyée l'un de vos employés.

Le moral des employés du CN n'a jamais été aussi bas depuis 32 ans que j'y travaille. Tout le monde en a marre des tactiques de la direction.

Il continue en disant:

Vous allez tenter des poursuites contre 1,000 de vos employés pour une somme de \$950,000, à cause d'un mouvement de grève qui a frappé plusieurs localités de

[Text]

and 26. This action began in Toronto with a disagreement over interpretation of the rule changes in the collective agreement.

Now, sir, you say brotherhoods—you negotiate. I will tell you how you negotiate. On April 22, 1983 at approximately 5.30 a.m. at the Seaway Hotel on Lakeshore Boulevard in the City of Toronto, in Salon B, a proper meeting of Local 423 of the United Transportation Union was taking place, and it discussed the wildcat strike and what the CNR was doing to its employees. These premises were properly, legally rented for the sole use of the union; only the union.

At between 5.15 a.m. and 5.30 a.m., one Mr. Superintendent Lorne Brisbane, who is a former local chairman of UTU, a former general chairman of the UTU, entered into this meeting place. This Canadian National Railway official is not a member of the union. This official was not invited into the meeting, and this official was not wanted at the meeting. This meeting was private; and this official gave official orders to the union members.

Now, Mr. Lawless, do you agree with that?

Mr. Lawless: I would like to go back to your first comments to answer this question, Mr. Chairman, Mr. Turner.

Naturally we would be disturbed any time we hear that the morale is low. That is a constant concern of ours, and we try to deal with it. But I think one has to understand what happens in a situation like this.

We are introducing change in our operations. And traditionalists always have resisted change. We are centralizing our train dispatchers. We are centralizing our train control. We are closing out some of our traditional operations. We are introducing run-throughs. We are making changes to try to keep pace in a very, very difficult, competitive—I might say extremely competitive—transportation world.

When one makes change in a big organization like ours, it always has an effect on employees. What we have tried to do is minimize that impact whenever and wherever we can.

• 1040

I am glad you referred to this illegal walkout and wildcat strike. In the case of the wildcat strike, this illegal strike, it came about as a result of the changes that I am talking about to which the UTU agreed on August 27, 1982. At that time, a memorandum of understanding was signed with the UTU providing new provisions for the reduction of crew consists in our passenger services. There were many, many months of discussions with the general chairman concerning the application of this passenger crew consist. On April 20, 1983—and I think it is very close to the date that you just mentioned... after 12 hours of discussion, the company and the UTU agreed on a letter of understanding that reiterated and confirmed the original intent of the parties—the memorandum of agreement

[Translation]

l'Ontario entre le 22 et le 26 avril. Tout cela a commencé à Toronto à cause d'une différence d'interprétation des modifications apportées au contrat collectif.

Vous prétendez négocier avec les syndicats, mais je vais vous expliquer comment vous procédez. Le 22 avril 1983, vers 5h30 du matin, une réunion tout à fait légale du chapitre 423 des Travailleurs unis des transports se déroulait à l'Hotel Seaway, sur le boulevard Lakeshore de Toronto. Il y était question de la grève sauvage et des mesures que le CN avait prises contre ses employés. Les locaux en question avaient été dûment et légalement loués pour les besoins exclusifs du syndicat, et du syndicat uniquement.

Entre 5h15 et 5h30, un certain Lorne Brisbane, surintendant, ex-président local des TUT et ex-président général des TUT, entra dans la salle de réunion. Or, ce responsable du Canadien national n'est pas membre du syndicat et il n'avait pas été invité à la réunion. Il n'était donc pas le bienvenu. Cette réunion était privée et le responsable en question donna des ordres officiels aux membres du syndicat.

Monsieur Lawless, que pensez-vous d'une telle attitude?

M. Lawless: Pour répondre à votre question, monsieur le président, j'aimerais revenir sur la première partie de votre intervention.

Il est évident que nous n'aimons pas entendre dire que le moral de nos employés n'est pas très bon. Nous nous en préoccupons constamment et nous essayons d'y remédier. Toutefois, il faut bien comprendre ce qui se passe dans une telle situation.

Nous avons décidé de modifier nos opérations et les traditionnalistes s'opposent toujours au changement. Nous sommes en train de centraliser les services de répartition et de contrôle de notre matériel roulant. Nous abandonnons certaines de nos opérations traditionnelles et nous instaurons des itinéraires directs. Nous faisons tous ces changements afin de pouvoir faire face à la concurrence très serrée que nous connaissons dans le milieu international des transports.

Toutefois, quand on procède à des changements dans une organisation aussi importante que la nôtre, ces changements ont toujours des effets sur les employés. Nous avons essayé de minimiser ces effets chaque fois que nous avons pu le faire.

Je suis content que vous ayez parlé de cette grève illégale qu'est la grève sauvage. Elle est survenue à la suite des changements dont je viens de vous parler, et que les TUT avaient acceptés le 27 août 1982. Un protocole d'entente avait alors été signé avec le syndicat des TUT, prévoyant de nouvelles dispositions quant à la réduction du personnel d'accompagnement sur les trains voyageurs. On avait discuté pendant des mois et des mois, avec le président général, de l'application de cette nouvelle disposition relative au personnel d'accompagnement sur les trains voyageurs. Le 20 avril 1983, et c'est très proche de la date que vous avez mentionnée, après 12 heures de discussions, la société et les TUT ont accepté un protocole d'entente réitérant et confirmant l'intention originale

[Texte]

that was signed on August 27, 1982. It was really in line with the company's understanding of this original memorandum.

Prior to the union officers to whom you have referred getting back to the membership to outline, even, what this new agreement was, or what this memorandum of understanding was, an illegal walkout took place. There were many reasons for this walkout but unfortunately it developed into a battle between the union officers and the men who were engaging in this illegal walkout and our own officers. What we were interested in doing, of course, was getting the men back to work.

I cannot comment on whether Mr. Brisbane was invited to or attended this meeting you referred to at the Seaway Hotel. I do know, and you mentioned it, that he was a former union officer. He is a first-class management officer of Canadian National who is well respected and knows his job. I can only tell you that I would have to investigate the circumstances under which he attended that meeting before I could comment on it.

Mr. Turner: As president of CN, do you believe it is correct for a man to walk into a union hall when he is not invited? He is not even supposed to be there. We have stool pigeons, we have always had those, the company knows what goes on, but no union official should walk into a meeting. This has caused you a lot of problems, sir.

Mr. Lawless: I would say, sir, that it is not the practice of Canadian National management officers to invite themselves to or attend union meetings. They know that. It would be highly unlikely, in my view, that that would take place as a practice. I do not know these circumstances, I can only tell you that we will investigate and indicate to you, after I have investigated, what the circumstances were.

Mr. Turner: I will give you a list of questions concerning what is wrong with your labour relations. Are you aware that the company is breaking some of the laws of the land? For example: Train 422-423 . . . I will put this in a letter to you, sir . . . between London and McMillan Yard: assignment was taken off under pretext of decline in business, yet after arbitration it was proven that the company failed to follow the UTU work schedule. It was also mentioned by a company official that they were breaking the law. Also the maintenance right-of-way is not being kept up as laid down by the Railway Act. I have a letter here that was sent to the city council, because I have brought this up before. The CNR is not maintaining railway rights-of-way in the cities, especially as far as cutting down weeds is concerned. I have taken this up with the CTC. I have shown them pictures and everything else and nothing is happening, sir.

Centralization has been proved by some other companies to be too costly because of overload, lost contact with outlying communities and poor operation. Why is the company pursuing this policy? Enclosed are copies of the union's opinion of the crew clerks' and pay offices' move. That is a problem that you have to settle and it is not settled yet, sir.

[Traduction]

des deux parties, à savoir le protocole d'entente qui avait été signé le 27 août 1982. Pour la société, c'était l'aboutissement tout à fait logique du protocole initial.

Avant que les responsables syndicaux dont vous avez parlé n'aient eu le temps d'expliquer à leurs membres les dispositions de la nouvelle entente ou plutôt du protocole d'entente, une grève illégale a été organisée pour de nombreuses raisons, mais malheureusement, elle s'est transformée en une bataille entre les responsables syndicaux, ceux qui participaient à la grève illégale et nos propres responsables. Ce que nous voulions, bien sûr, c'était convaincre les employés de retourner au travail.

Je ne peux pas vous dire si M. Brisbane a été invité ou non à cette réunion qui, comme vous l'avez dit, s'est tenue à l'hôtel Seaway. Je sais par contre, comme vous l'avez indiqué, que c'est un ancien responsable syndicaliste. Il est devenu cadre au Canadien National, où il a acquis une bonne réputation. Il faudrait donc que je me renseigne sur les raisons pour lesquelles il a assisté à cette réunion, avant de pouvoir vous en dire plus.

M. Turner: En tant que président du CN, pensez-vous qu'il soit normal qu'un homme fasse éruption dans une réunion syndicale sans y avoir été invité? Il n'était même pas censé être là. Nous avons des mouchards, nous en avons toujours eus et la société le sait très bien, mais aucun responsable syndical ne serait autorisé à faire éruption dans une réunion des cadres de la société. Cela vous a causé pas mal de problèmes.

M. Lawless: Permettez-moi de vous dire, monsieur, que les cadres du Canadien National n'assistent généralement pas à des réunions syndicales sans y avoir été invités. Ils savent pertinemment qu'ils ne sont pas censés le faire. Il est donc fort peu probable, à mon avis, que cela se produise fréquemment. Je ne peux pas vous dire ce qui s'est passé dans ce cas précis, mais je m'engage à vérifier et à vous en reparler plus tard.

M. Turner: Je vais maintenant vous énumérer une liste de questions pour vous montrer ce qui cloche dans vos relations de travail. Savez-vous que la société transgresse certaines lois? Par exemple, le train n° 422-423, et je vous enverrai une lettre à ce sujet, qui circule entre London et McMillan Yard, a été supprimé sous prétexte de trafic insuffisant, mais après arbitrage, il a été prouvé que la société n'avait pas respecté les horaires de travail des TUT. Un responsable de la société a également mentionné qu'ils transgressaient la loi. De même, les emprises ne sont pas entretenues conformément à la Loi sur les chemins de fer. J'ai ici une lettre qui a été adressée au conseil municipal, car j'ai déjà soulevé cette question au sein de ce Comité. Le CN n'entretient pas ses emprises dans les villes et néglige surtout d'arracher les mauvaises herbes. J'en ai parlé à la CCT et je lui ai montré des photos à l'appui, mais en vain.

Plusieurs autres sociétés ont prouvé que la centralisation coûtait beaucoup trop cher car cela entraînait des surcharges, l'isolement des localités éloignées et la médiocrité des services. Pourquoi alors la société poursuit-elle cette politique? Vous trouverez ci-joint des copies de lettres du syndicat sur les mesures prises relativement aux employés d'accompagnement

[Text]

Why the negative attitude by train masters to the employees? A lot of them know the work schedule but still operate on the principle of do it now and grieve about it later. That is not good enough, sir.

Are you aware that the scheduled changes were made to reduce crews on trains? If so, why is the company trying to advance the schedule that was negotiated with the company and the unions?

• 1045

Are you aware of the labour unrest amongst the employees? Why are you feeding more fuel to the fire? Special attention has been placed on the wildcat strike by the running trades. Do you think by forcing the law this will solve the problem or create more unrest? Do you think the company could have prevented this issue?

Do you think leaders in the field give fair and just decisions in relationship to the discipline article? Are you also aware that your junior officials have been noted to harass the men?

Why is the CN building an empire, better still a conglomerate? CN laid off a lot of men last winter when this was in order to save money to buy another company. Note that there has been no reduction in management staff in the London area. What future does the railway hold for people who have invested part of their lives in this company?

Your advertisement on television states: "CN is in business for Canada"; could you explain what business you are in and how you expect to benefit the public?

Note the list of the companies that CN is involved in.

Now, with the amalgamation of the trucklines, how much business do you expect to lose when the customers become more aware they are serviced by the railroad? I am informed by an employee that they can expect much lost business due to the amalgamation.

He was worried about his pension. Can the employee get a list of where his pension money is invested? If not, why?

One is aware of how crime launders money. The company has stated that it has never pension funds for its own use. Can you still make this statement? It has been mentioned continuously by employees that this is being done by the company. It has never been denied, sir.

Can you explain why CN refuses to show to VIA how they were charged for usage of the track? It is wonderful to see the Minister of Transportation, CN and VIA place themselves in

[Translation]

et aux bureaux de paie. C'est un problème que vous allez devoir régler.

Pourquoi les chefs de train ont-ils une attitude négative à l'égard des employés? Bon nombre d'entre eux connaissent l'horaire de travail, mais ils continuent à exiger des employés qu'ils obéissent immédiatement et qu'ils se plaignent plus tard. Cela ne va pas du tout, monsieur.

Savez-vous que les changements apportés étaient destinés à réduire le personnel d'accompagnement? Dans l'affirmative, pourquoi la société essaie-t-elle de modifier l'horaire qu'elle a déjà négocié avec les syndicats?

Savez-vous qu'il y a du mécontentement parmi les employés? Pourquoi jetez-vous de l'huile sur le feu? Les employés du personnel roulant ont accordé une attention toute spéciale à la grève sauvage. Pensez-vous qu'en appliquant de force la loi, vous réussirez à résoudre le problème et que vous n'aggravez pas ce mécontentement? Pensez-vous que la société aurait pu empêcher tout cela?

Pensez-vous que les responsables dans ce domaine prennent des décisions justes et équitables relativement à la discipline? Savez-vous également que vos jeunes cadres sont connus pour harceler les employés?

Pourquoi le CN est-il en train de créer un empire, ou plutôt un conglomérat? Le CN a licencié un grand nombre d'employés l'hiver dernier afin d'économiser de l'argent pour pouvoir acheter une autre société. Je vous signale qu'il n'y a eu aucune réduction du personnel cadre dans la région de London. Quel avenir réserve-t-on à ces anciens cheminots qui ont consacré toute une partie de leur vie à la société?

À la télévision, vous avez votre slogan «CN, le sens des affaires»; pourriez-vous nous expliquer de quelles affaires vous vous occupez et dans quelle mesure cela sert l'intérêt du public?

Voyez la liste des sociétés dans lesquelles le CN détient une participation.

En ce qui concerne maintenant la fusion des services routiers, combien de contrats pensez-vous perdre lorsque les clients se rendront mieux compte qu'ils sont desservis par les chemins de fer? D'après ce que m'a dit un employé, le CN peut s'attendre à perdre beaucoup de contrats à la suite de cette fusion.

Il se préoccupait également de sa pension de retraite. Pourrait-il savoir exactement dans quels secteurs son fonds de pension est investi? Sinon, pourquoi?

On sait bien que le crime blanchit l'argent, mais la société a déclaré qu'elle n'avait jamais utilisé les fonds de pension à ses propres fins. Pouvez-vous toujours en dire autant? Les employés prétendent continuellement le contraire, et cela n'a jamais été démenti.

Pourriez-vous nous dire pourquoi le CN refuse d'indiquer à VIA comment cette société a été facturée pour l'utilisation des voies? C'est incroyable de voir le ministre des Transports, le CN et VIA se conduire comme des enfants qui se disputent un

[Texte]

the position of children arguing over a candy bar. It is not true that regardless of how you cut it, the taxpayer still has to pay.

How can a company with interests in land, sea and air travel have losses in the express business? You had all the business at one time. We had it all, but you just gave it away by deliberating running the trains late. You lost the mail contract, and then you lost the express.

This company has reduced its staff drastically over the last two years; however, the management staff has shown signs of increasing or staying the same. Please explain.

What is the future for Stratford, Kitchener and the areas north of these points known as the Bruce Peninsula?

How is the Conrail take-over coming? How many more jobs were lost due to this new kilometre appetite?

These are the questions your employees are asking me. I received this at the last meeting, by airmail. They are concerned.

You say that you negotiate. I am sorry to say, sir, that I know most of your employees and what is going on at the CNR is unbelievable. You have problems on your hands. You think you had a wildcat in Toronto on April 22. It will not be long before they will be out right across the country so you had better change your attitude and do it fast.

I will put all these questions in a letter, sir, and I want an answer because I am going to send it to all the locals across Canada.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the hon. member said that he would send those questions to us by letter.

Mr. Turner: Yes.

Mr. LeClair: I think it would be futile to try to answer them today. We would not get past a small percentage of them. We will try as best we can to answer them after we have the letter.

The Chairman: Thank you.

Thank you, Mr. Turner.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I will be quite brief.

In the last hearing of this committee at which the present witnesses attended for other than the CAST I asked some specific questions with regard to the express facilities in Belleville. I checked the minutes a week or so ago thinking we were going to discuss it then. Obviously, we got involved in CAST.

I have no problems about that, but the president, I think it was, Mr. Chairman, indicated that I would have an answer

[Traduction]

bonbon. Il n'est pas vrai de dire que, quelle que soit la façon dont vous répartissez les coûts, c'est le contribuable qui doit payer.

Comment une société qui détient des intérêts dans les transports terrestres, maritimes et aériens peut-elle enregistrer des pertes dans le domaine des transports express? À un certain moment, vous aviez des intérêts dans tous les secteurs, mais vous avez perdu cette position de force en faisant volontairement arriver les trains en retard. Vous avez perdu les contrats postiers, et maintenant vous perdez les contrats express.

Depuis deux ans, la société a considérablement réduit son personnel, mais curieusement, le nombre de cadres semble être le même, s'il n'augmente pas. Des explications, s'il vous plaît.

Quel est l'avenir de Stratford, de Kitchener et des localités situées au nord de ce qu'on appelle la péninsule Bruce?

Qu'en est-il de la prise de contrôle de Conrail? Combien d'emplois ont été perdus à cause de cette nouvelle fringale kilométrique?

Ce sont là les questions que vos employés me posent. J'ai reçu cela à la dernière réunion, par avion. Ils s'inquiètent.

Vous prétendez négocier, mais je dois vous dire que je connais la plupart de vos employés et que ce qui se passe au CN est absolument incroyable. Vous avez de sacrés problèmes sur les bras. Vous pensez que vous avez eu une grève sauvage à Toronto le 22 avril, mais croyez-moi, d'ici peu de temps, vous en aurez dans tout le pays; vous feriez donc mieux de modifier au plus vite votre attitude.

Je vais consigner toutes ces questions dans une lettre, monsieur, et je tiens à avoir une réponse car j'ai l'intention de l'envoyer à tous les chapitres du syndicat au Canada.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, le député m'a dit qu'il m'enverrait ses questions par écrit.

M. Turner: Oui.

M. LeClair: Il serait donc inutile d'y répondre aujourd'hui; de toute façon, nous ne pourrions répondre qu'à un petit nombre d'entre elles. Nous essaierons donc de vous transmettre une réponse dès que nous aurons reçu la lettre.

Le président: Merci.

Merci monsieur Turner.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je serais bref.

À la dernière réunion, où les témoins n'étaient pas venus pour parler de CAST, j'avais posé certaines questions au sujet des services express de Belleville. J'ai vérifié le procès-verbal d'il y a une semaine environ, pensant que nous en avions discuté. Mais nous avons parlé de CAST.

Je ne m'en plains pas, monsieur le président, mais le président de la société m'avait alors dit que je recevrais

[Text]

very shortly to my questions in writing, and I have not seen them yet, and my memory tells me that was about four weeks ago.

• 1050

For the kind of answer I was seeking, I would think that was quite a bit longer than should have been necessary. Mr. Chairman, I would like to know if those questions are still being given active consideration, and when I might expect the answers.

The Chairman: They were sent. There are some other members who do not have answers yet, so . . . some questions were sent. Oh, the answers are here? I am sorry.

Mr. Ellis: Are mine?

The Chairman: I understand so.

Mr. Ellis: When were they sent?

The Chairman: Sorry, we do not have the date, but they can give it to us.

Mr. Ellis: Okay, if they have been sent, I apologize. I anticipated them in letter form and I did not see them.

Mr. LeClair: They were sent to the clerk of the committee.

Mr. Ellis: Oh, I see. Thank you very much. Mr. Chairman, I have no other questions.

The Chairman: Mr. Forrestall, a supplementary?

Mr. Forrestall: No, I have a general question, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, go ahead.

Mr. Forrestall: Because I am a little remiss in technical detail, Mr. Chairman, could someone through the president tell me what the weight of a steel wheat-hopper car is, and an aluminum one? What are the relative weights of the two new styles?

The Chairman: Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Lawless will try to answer, Mr. Forrestall. I am not sure we have the exact weights with us here.

Mr. Lawless: I think the way I can answer that, Mr. Chairman, Mr. Forrestall, is that there is about a 10% to 15% difference. If you are talking about a 100-tonne hopper car aluminum, or 100-tonne hopper car steel, we are talking somewhere in the neighbourhood of 10% to 15%.

Mr. Forrestall: What would the steel one weigh? Would it weight 65,000 or 70,000 pounds?

Mr. Lawless: It is 264,000 pounds on rail.

Mr. Forrestall: You say 264,000?

Mr. Lawless: That is 264,000 pounds in gross, and there is a difference of about 15,000 pounds on your payload.

Mr. Forrestall: Yes, that is full. That is full of wheat. What does it weigh empty? Is that its weight empty?

[Translation]

rapidement une réponse par écrit à mes questions; or, si je me souviens bien, c'était il y a environ quatre semaines, et je n'ai toujours rien reçu.

Pour le genre de réponse que je demandais, je trouve que ce délai est excessivement long. Monsieur le président, j'aimerais savoir si l'on s'occupe toujours de trouver des réponses à mes questions et quand je peux escompter les avoir.

Le président: Elles ont été envoyées. D'autres députés n'ont pas encore reçu leurs réponses, mais certaines ont déjà été envoyées. Excusez-moi, les réponses sont ici?

M. Ellis: Les miennes?

Le président: Je crois que oui.

M. Ellis: Quand ont-elles été envoyées.

Le président: Je suis désolé, mais nous n'avons pas la date; si vous le voulez, nous pouvons le vérifier.

M. Ellis: Si elles ont été envoyées, je vous présente mes excuses. Je m'attendais à les recevoir sous forme de lettre, et je ne les ai pas vues.

M. LeClair: Elles ont été envoyées au greffier du comité.

M. Ellis: Ah bon. Merci beaucoup. Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Forrestall, vous voulez poser une question supplémentaire?

M. Forrestall: Non, une question générale, monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. Forrestall: Comme j'ai tendance à négliger un peu les détails techniques, monsieur le président, j'aimerais que le président me dise combien pèse un wagon-trémiss en acier, et combien un wagon en aluminium? Quels sont les poids relatifs de ces deux nouveaux modèles?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: M. Lawless va essayer de vous répondre, monsieur Forrestall, mais je ne suis pas sûr que nous ayons les poids exacts ici.

M. Lawless: Tout ce que je peux vous dire, monsieur Forrestall, c'est qu'il y a entre les deux une différence d'environ 10 p. 100 à 15 p. 100. Si vous parlez d'un wagon-trémiss de 100 tonnes en aluminium ou d'un wagon-trémiss de 100 tonnes en acier, la différence se situe entre 10 p. 100 à 15 p. 100.

M. Forrestall: Le poids du wagon en acier est-il de l'ordre de 65,000 à 70,000 livres?

M. Lawless: Il pèse 264,000 livres sur les rails.

M. Forrestall: 264,000?

M. Lawless: 264,000 livres de poids en charge, duquel on peut ôter 15,000 livres de chargement.

M. Forrestall: Donc, c'est son poids en charge. Combien pèse-t-il vide? À moins qu'il ne s'agisse de son poids vide?

[Texte]

Mr. Lawless: No, no. There is 100 tonnes in it.

Mr. Forrestall: So I should take 200,000 away from that?

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Forrestall: It comes to 64,000. That is what I wanted. Roughly 64,000.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Forrestall: The aluminum, then, is 10% to 15% lighter?

Mr. Lawless: About 5 tonnes. It is in that neighbourhood. We have done some calculations and, as I recall without having the figures in front of me, we are talking about a 15,000-pound difference.

Mr. Forrestall: Yes. So roughly, 64,000 and roughly 50,000. Is it more efficient to move the 50,000? What I want to know is if there is any advantage? I had a look yesterday at a new concept in moving grain that goes all the way down to . . . well, less than 40,000. Conceivably, it could go down to 37,000 or 38,000 pounds for an empty car with an equivalent load, or the load can expand to meet the weight. Is there an efficiency in terms of the cost of moving, the energy required? If so, can you tell me if there is a factor that will explain how you can . . .

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like to answer that in this way: there has been a raging controversy between the steel manufacturers and the aluminum manufacturers of railway cars since Adam was a boy, and it continues today. Our analysis of this in the past has indicated to us that there is a substantial advantage to having a lighter car. But that advantage, so far, until now—and I am not sure what the situation is today—has been outweighed by the additional cost of the aluminum cars. We have never been able to cross the line which says: the higher cost of the car is of greater benefit than the higher weight in the car. That is as far as the load is concerned.

Now, we have gone through this many times. Canadian National was the first railway in Canada to order a substantial number of aluminum cars. I cannot tell you the number, but we do have a substantial number of aluminium cars in our grain fleet. We went back again, some years ago, to the steel car. Now the extent to which the cost of an aluminium car versus the cost of a steel car today, in 1983, has changed in that advantage, I do not know. But it is continually looked at and every time we put out a bid the aluminium car builders come on strong and we just have not been able to cross that line.

Mr. Forrestall: In a sense, Mr. Chairman, I am not arguing the merits between steel or aluminium and the cost of building, because if what I looked at yesterday . . . in fact it is a woven bag principle; I am sure you have seen some of the stuff. But it offers a significant weight reduction, and what I am interested

[Traduction]

M. Lawless: Non, il a un chargement de 100 tonnes.

M. Forrestall: Donc, je dois ôter 200,000 de cela?

M. Lawless: Oui.

M. Forrestall: Cela nous amène à 64,000, c'est ce que je voulais savoir.

M. Lawless: Oui.

M. Forrestall: Le poids du wagon en aluminium est donc inférieur de 10 p. 100 à 15 p. 100?

M. Lawless: D'environ cinq tonnes, à peu près. Nous avons fait des calculs et, si ma mémoire est bonne, la différence est d'environ 15,000 livres.

M. Forrestall: Donc, grosso modo, cela fait 64,000 et 50,000. Est-il plus efficient de déplacer le wagon de 50,000 livres? Je veux savoir en fait si cela présente des avantages. Hier, j'ai vu un nouveau modèle pour transporter des céréales, et ce modèle pesait moins de 40,000 livres. On pourrait concevoir un wagon de 37,000 ou de 38,000 livres, pouvant transporter une charge équivalente. J'aimerais cependant savoir si cela permet de faire des économies au niveau des frais de transport, c'est-à-dire du coût de l'énergie?

M. Lawless: Monsieur le président, il y a toujours eu une lutte très serrée entre les constructeurs de wagons en acier et les constructeurs de wagons en aluminium, et cela continue aujourd'hui. Les analyses que nous avons faites par le passé nous ont toujours montré que l'utilisation de wagons plus légers présentait de sérieux avantages. Toutefois, ces avantages étaient jusqu'à présent neutralisés par le coût supérieur des wagons en aluminium. Nous n'avons jamais réussi à franchir la ligne de démarcation où nous pourrions conclure qu'un wagon plus coûteux mais moins lourd est plus rentable.

Nous avons examiné cette question à de nombreuses reprises. Le Canadien National a été le premier au Canada à passer une commande importante de wagons en aluminium. Je ne peux pas vous dire combien exactement, mais nous utilisons un grand nombre de wagons en aluminium pour transporter les céréales. Il y a quelques années, nous sommes revenus aux wagons en acier et je ne sais pas dans quelle mesure, aujourd'hui, en 1983, le wagon en aluminium est redevenu plus intéressant que le wagon en acier. Je n'en sais rien. Toutefois, c'est une chose que nous étudions en permanence et, chaque fois que nous lançons un appel d'offres les constructeurs de wagons en aluminium font toujours des offres très intéressantes, mais nous n'arrivons pas à franchir cette ligne de démarcation.

• 1055

M. Forrestall: Je ne discute pas des avantages des wagons en acier par rapport aux wagons en aluminium et vice versa, mais ce que j'ai vu hier . . . en fait, c'est le principe du sac tissé; je ne sais pas si vous en avez vu des modèles. Toutefois, ce prototype présente l'avantage d'être léger et ce qui m'intéresse, donc,

[Text]

in is whether or not weight reduction translates into efficiency and ultimately more money for the farmer.

Mr. Lawless: The answer to that question is that there is an efficiency, a lower cost if you want, in transporting a lighter car. There is an efficiency there and that is recognized; we have always recognized that.

Mr. Forrestall: Is there an efficiency? Of course there is, but you had better tell me. Is there a quantitative efficiency in moving a flatcar as opposed to a car with . . .

Mr. Lawless: Yes, wind resistance on a train. There is even a substantial saving by making sure the doors on a boxcar are closed when you are moving a train. That is one of our rules—to make sure that moving trains have their doors closed. There is a wind resistance factor there. That is why we have introduced a new locomotive with a taper on the front end, to cut down the wind resistance. So there is a substantial fuel saving if you can cut that resistance down in whatever way, whether it is a piggyback car, a boxcar or a flatcar.

Mr. Forrestall: We have heard in recent years of the growing problems on the line into Churchill, the weight problem getting into Churchill. What I suppose I am looking for is a utility for a considerably lighter wheat car. If you had a considerably lighter wheat car, could you get a better utility out of the line into Churchill?

Mr. Lawless: No. We have looked at that, but because of the problems of the track there—and I do not mean our track; it is what the track is on, the type of soil, the muskeg—we have to operate low-weighted boxcars there. We cannot operate fully loaded 100 tonne cars; it is not safe.

Mr. Forrestall: But with a lighter car you could haul more grain.

Mr. Lawless: We cannot get to that point. Right now we are operating 40 tonne boxcars in that service, so there is a long way to go to reduce the weight of the car to get to the point where we could operate a fully loaded car going into Churchill.

We have major studies done. As a matter of fact, we are now in discussion with the Department of Transport, and that might allow us to do some work with the track. It is a fairly significant investment to do it and it would allow us to stabilize that track in a way that would allow us to operate heavier cars, but still not fully loaded 100 tonne cars.

Mr. Forrestall: My point was that with a 40 tonne car you are virtually down to nothing; you are down in terms of the wheat you put in it. So if you had a lighter car you could put more wheat in it.

Mr. Lawless: I think you have to do two things on the Churchill line. You would have to get as light a car as you

[Translation]

c'est de savoir si une réduction de poids se traduit par une meilleure efficacité et, en dernière analyse, par une économie financière pour l'agriculteur.

M. Lawless: Je peux vous dire que, sur le plan de l'efficacité, un wagon plus léger coûte moins à exploiter. Il y a donc un avantage ici sur le plan de l'efficacité, avantage dont nous avons toujours été conscients.

M. Forrestall: Vous me dites que c'est plus efficace, mais j'aimerais avoir des précisions quantitatives entre l'exploitation d'un wagon plat par opposition à un wagon . . .

M. Lawless: Oui, il y a moins de résistance au vent. On fait également d'importantes économies lorsqu'on s'assure que les portes d'un wagon couvert sont fermées lorsque le train roule. L'un de nos règlements consiste justement à s'assurer que les portes des trains en marche sont bien fermées, à cause de ce facteur de résistance au vent. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons mis en service une nouvelle locomotive dont l'avant en forme de cône est destiné à diminuer la résistance au vent. Vous pouvez donc économiser beaucoup de carburant en réduisant cette résistance au vent, qu'il s'agisse de wagons couverts, de wagons plats ou de wagons pour le ferroutage.

M. Forrestall: Depuis quelques années, on entend de plus en plus parler de problèmes de poids sur la ligne conduisant à Churchill. Si vous utilisiez un wagon beaucoup plus léger, cela réglerait-il les problèmes sur cette ligne en particulier?

M. Lawless: Non. Nous y avons songé, mais étant donné les problèmes que présente la voie dans cette région, et il ne s'agit pas vraiment de la voie en soi, mais du type de sol, le muskeg, sur lequel elle est installée. Nous devons donc y utiliser des wagons couverts légers, car il serait imprudent d'y faire rouler des wagons avec un chargement de 100 tonnes.

M. Forrestall: Mais avec un wagon plus léger, vous pourriez transporter plus de céréales.

M. Lawless: Pas vraiment. Pour l'instant, nous utilisons sur cette ligne des wagons couverts de 40 tonnes, par conséquent, il faudrait encore réduire considérablement le poids du wagon avant de pouvoir le charger au maximum sur la ligne conduisant à Churchill.

Nous avons fait faire plusieurs études et, en fait, nous sommes en pourparlers avec le ministère des Transports afin de pouvoir éventuellement améliorer cette ligne. L'investissement requis est assez important, mais cela nous permettrait de stabiliser la voie et, donc, d'y faire rouler des wagons plus lourds, mais quand même pas des wagons ayant un chargement de 100 tonnes.

M. Forrestall: Ce que je voulais vous dire, c'est qu'avec un wagon de 40 tonnes, vous avez un poids de départ pratiquement nul et, par conséquent, vous pouvez charger davantage de blé. Plus le wagon est léger, me semble-t-il, plus vous pouvez y mettre de blé.

M. Lawless: Sur la ligne de Churchill, il y a deux choses à faire. Tout d'abord, il faut essayer de trouver le wagon le plus

[Texte]

could, but you would also have to have significant investment in track and ballast, everything to operate over the muskeg, and that means a stabilization situation, and that is the thing we have been working on for the last several years.

• 1100

Mr. Forrestall: There is an idea coming along and I am surprised you have not seen it or heard of it, but . . .

Mr. Lawless: One lawyer's comment, if I might: All this for an 80-day operation.

Mr. Forrestall: Yes, but when is that window?

Mr. Lawless: When is?

Mr. Forrestall: The window for Churchill, when do you . . .

Mr. Lawless: It starts within the next week or 10 days, and it runs for approximately—depending on the weather—80 days.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Thank you, Mr. Chairman. I thought I would, rather than just sitting and listening today, put a few questions myself.

I want to question you on two items. One is the proposed takeover by CN/CP of the Conrail operations in Canada. The other is the proposed run-through at Nakina. I hope I will have time to deal with both of them.

I have heard, Dr. LeClair, from employees of Conrail, both through their local and from individual members, who are not only concerned but fearful of the time and investment they have put into Conrail with the proposed CN/CP takeover. I have information which contains figures given to the employees by CN, at least that is my information. By their own admission, CN intends to eliminate 105 jobs. CN is now about to undertake a public relations campaign, since most towns and cities from Windsor to Niagara have registered their opposition to the CN takeover. Whether or not, I am told, you will admit it, CN's plan is to abandon track from Fargo to Welland, about 150 miles. These figures that have been given show a lack of business to support the upkeep, and I am told the figures will be correct because Conrail itself has successfully killed nearly all the local business.

But a Mr. Robert Atwell has spent nearly \$3 million in surveys proving this line can be rejuvenated. Now he is head of a new firm called Canton, which also apparently wants to take over the Conrail operation, and he has promised jobs and security for all existing employees.

He has also said he will deepen the Detroit-Windsor tunnel so that it can handle high cube cars as well as loaded tri-levels. He has also stated publicly that CN can have running rights over any portion of the track they desire; also they can have the use of Conrail's depot and yard tracks within the City of Windsor. CN must now leave their own yard because of city

[Traduction]

léger possible, mais il faut aussi consacrer des investissements importants à l'amélioration de la voie et du ballast, ainsi qu'à la stabilisation de la structure étant donné la composition du sol. Nous y travaillons depuis quelques années.

M. Forrestall: On parle de plus, en plus, et je suis surpris que vous ne le sachiez pas, . . .

M. Lawless: Permettez-moi d'ajouter que c'est un travail de 80 jours.

M. Forrestall: Oui, mais quand allez-vous commencer?

M. Lawless: Quand quoi?

M. Forrestall: Quand allez-vous commencer ces travaux sur la ligne de Churchill?

M. Lawless: La semaine prochaine ou dans une dizaine de jours, et les travaux devraient durer pendant environ 80 jours, si le temps le permet.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Bien. Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Merci, monsieur le président. Plutôt que de me contenter d'écouter, je pense qu'il est bon que je pose moi-même quelques questions.

J'aimerais aborder deux sujets et, tout d'abord, de la prise de contrôle envisagée par le CN/CP des services Conrail au Canada. L'autre sujet est le projet d'itinéraire rapide à Nakina. J'espère que j'aurai le temps de les aborder tous les deux.

Monsieur LeClair, certains employés de Conrail m'ont fait savoir, directement ou par l'intermédiaire de leur syndicat, qu'ils craignaient pour le temps et l'argent qu'ils avaient consacrés à cette dernière. J'ai ici certains chiffres qui ont été donnés aux employés par le CN, selon lesquels le CN aurait l'intention d'éliminer 105 emplois. Le CN va entreprendre une campagne de relations publiques car la plupart des villes situées entre Windsor et Niagara ont déclaré publiquement leur opposition à la prise de contrôle par le CN. Je ne sais pas si c'est vrai mais, d'après ce qu'on m'a dit, le CN a l'intention d'abandonner la voie reliant Fargo à Welland, qui s'étend sur environ 150 milles. D'après les chiffres fournis, cette voie ne serait pas assez utilisée pour justifier son entretien et, apparemment, ces chiffres sont corrects car Conrail a réussi à détruire pratiquement tout le trafic local.

Cependant, un certain Robert Atwell a dépensé près de 3 millions de dollars en études pour prouver que cette voie peut être rénovée. Il dirige une nouvelle entreprise appelée Canton, qui veut apparemment, elle aussi, prendre le contrôle des activités de Conrail; il a promis, lui, la sécurité d'emploi à tous les employés actuels.

Il a également affirmé qu'il agrandirait le tunnel Détroit-Windsor afin de pouvoir y faire passer les gros wagons ainsi que les wagons à trois étages. Il a également annoncé publiquement que le CN pourrait, s'il le voulait, utiliser une partie de la voie en question, ainsi que la gare et le centre de triage de Conrail, dans la ville de Windsor. Le CN doit abandonner sa

[Text]

ownership. Canton says all administrative offices will remain in St. Thomas, as well as the despatching offices.

CNR told the employees of Conrail that their offices would be closed and the despatching duties would be assigned to their offices in London, to CN's offices.

I am reading from my notes, because I am not a knowledgeable person about railroads, unlike my colleague Mr. Turner.

As well, centralized traffic control board now at the St. Thomas dispatchers' office will be moved to TH&B Railway in Hamilton. TH&B of course is wholly owned by CPR. This board is used to control the movement of trains from Welland to Niagara Falls and Fort Erie. This leaves no jobs for any train dispatchers in St. Thomas.

Mr. Vanderwater, is that his name?

Mr. Lawless: Water?

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Van der Watter, he is your Ontario Regional Vice-President, I understand.

Mr. Lawless: Yes, he is.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): He also told the employees of Conrail that CN/CP was not prepared to accept responsibility for any existing contracts and job protection agreements. When asked about all these things he would merely state that they were open for renegotiation. It is tough to bargain after the fact.

Now, there is, as I stated earlier, a lot of fear and the employees claim it is not unfounded fear. They hear all these things, not only from their own people but also from all the local CN employees who assure them that the word they are getting coincides with what the Conrail people are hearing.

So I have some questions too, to which I would like answers, and I would not be surprised if you do not know all of the answers now. Mr. Van der Watter and Mr. Coleman are now meeting in another room in this building to discuss this very issue; but unfortunately, because of my duties here I cannot go to that meeting. If I had been like another group of Dionnes, I could be in five places at once.

• 1105

Mr. Blaikie: Perish the thought.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): We will deal with that when I get back in the Chair, Mr. Blaikie. Okay, I will put the questions on the record and I will give you copies.

Will all labour contracts be included in the purchase agreement with Conrail? How many Conrail employees will be kept employed on this Canada Southern property? Will all employees listed on seniority rosters, including those laid off, be included at time of takeover? Will the Canada Southern

[Translation]

propre gare à cause des règlements de propriété de la ville. Canton affirme que tous les bureaux administratifs resteront à St. Thomas, ainsi que les bureaux de contrôle.

Le CN a dit aux employés de Conrail que leurs bureaux seraient fermés et que les services de contrôle du trafic seraient regroupés dans les propres services de contrôle du CN à London.

Je lis mes notes parce que je ne m'y connais pas très bien en chemin de fer, contrairement à mon collègue M. Turner.

De même, le contrôle centralisé du trafic, actuellement situé dans le bureau de contrôle de St-Thomas, sera déplacé à Hamilton, au TH&B Railway. Comme vous le savez, TH&B appartient en propriété exclusive au CN. Ce service sert à contrôler la circulation des trains de Welland à Niagara Falls et à Fort Erie. Les contrôleurs de St-Thomas n'auront donc plus de travail.

Monsieur Vanderwater, c'est bien là son nom?

M. Lawless: Water?

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur Van der Watter est, d'après ce qu'on m'a dit, votre vice-président régional pour l'Ontario.

M. Lawless: En effet.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Il a également déclaré aux employés de Conrail que le CN/CP n'était pas disposé à accepter la responsabilité des contrats en vigueur et à assurer la sécurité d'emploi. Interrogé à ce sujet, il s'est contenté de répondre que toutes ces questions pourraient être renégociées. C'est difficile de négocier un fait accompli.

Donc, comme je l'ai dit tout à l'heure, les employés s'inquiètent beaucoup, et, de toute évidence, leurs craintes sont tout à fait légitimes. Ils entendent toutes ces déclarations, non seulement de la bouche de leurs propres chefs, mais aussi des employés du CN qui leur assurent qu'ils le savent de source sûre.

J'ai donc plusieurs questions à vous poser, mais je ne serais pas surpris si vous n'aviez pas toutes les réponses maintenant. MM. Van der Watter et Coleman se rencontrent maintenant dans une autre pièce de cet édifice pour discuter de cette question justement; mais malheureusement, en raison de mes fonctions ici je ne peux pas me joindre à eux. J'envie les quintuplés qui peuvent se trouver en quelque sorte dans cinq endroits différents à la fois.

M. Blaikie: Quelle horreur!

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Nous réglerons ce compte lorsque je serai président à nouveau, monsieur Blaikie. Très bien, je vais inscrire les questions au compte rendu et je vous en donnerai un exemplaire.

Tous les contrats de travail seront-ils inclus dans l'accord d'achat conclu avec Conrail? Combien d'employés de cette compagnie resteront-ils au service de Canada Southern Railway? Tous les employés inscrits sur les listes d'ancienneté, y compris ceux qui ont été mis à pied, seront-ils inclus au

[Texte]

Railway be operated as one identity, or will CN and CP operate different areas? If CN and CP operate different assigned areas, will employees be given a choice of which railroad to work for? What provisions will be given employees who will not be able to hold on to any positions because of consolidation of business? Does the CN/CP see any future of increasing business along the Canada southern right of way? Will the CN/CP be making any plans to lower the Detroit River tunnel to accommodate larger freight cars and increase usage?

I have a question here of five parts, which deals with branch lines, of which the employers would like to know the future. But I will not put that one on the record, because it is too long and I do not want to take up the time of the committee in doing that. It will be included in the copies I will give you.

As well, the employees, who are at the moment working for an American company and have had to pay into the American social security scheme, even though they are Canadians residing in Canada, are very concerned not only about their pensions with Conrail, but about their social security payments and the amount of money they have invested in that now, which as I understand it, will simply go down the tubes if CN/CP takes over Conrail. I would like to know as well what kind of negotiations CN and CP are carrying on with American authorities in an effort to protect that investment by these employees in the social security system.

I realize that there had been some negotiations between Canada and the U.S. on a bilateral basis with regard to recognizing social assistance schemes from one country to the other, but I am not sure where those negotiations stand at the moment. But I certainly can understand the concern of the employees who have 15, 20 or 25 years of payments into the system and who are about to lose them because they will no longer be employed by an American company.

If I may make an editorial comment, if CN/CP takes over this property, it would seem to me that both railroads have a pretty strong responsibility to see that the employees of those railways are protected to the largest degree possible, that their rights and benefits are protected, and that the least possible anxiety is created among the employees.

So if any of you would like to comment on the questions I have put or the statements I have made, I would be happy to hear them. But I think the important thing is to get the answers to the questions I have asked, to be able to reassure these people and keep them informed. I do not think the statement I read attributed to Mr. Van der Watter is true, but that kind of statement helps very much to relieve the anxiety of people who are very worried after many years of service about what is going to happen to their jobs.

Now, I will leave that. Do any of you wish to comment on that?

[Traduction]

moment du rachat? Canada Southern Railway sera-t-elle exploitée comme une seule entité ou est-ce que le CN et le CP seront responsables de différentes régions? Dans ce cas, les employés pourront-ils décider pour quelle compagnie ils préfèrent travailler? Quelle prestation accordera-t-on aux employés qui ne pourront garder aucun travail en raison de cette fusion? Le CN et le CP envisagent-ils d'augmenter leurs activités le long de l'empire de Canada Southern? Le CN et le CP envisageront-ils d'élargir le tunnel de la rivière Détroit pour permettre la circulation de wagons plus grands et une plus grande utilisation?

J'aurais ici une question en cinq parties concernant les bretelles dont les employeurs voudraient savoir quel sera l'avenir. Mais je ne vais pas vous poser cette question ici parce qu'elle est trop longue et que je ne veux pas abuser du temps du Comité. Elle figurera dans les exemplaires que je vous enverrai.

Par ailleurs, les employés qui travaillent actuellement pour une compagnie américaine et qui ont dû contribuer au régime de sécurité sociale américain, bien qu'ils soient Canadiens et qu'ils résident au Canada, sont très inquiets non seulement au sujet de leur pension chez Conrail, mais aussi de leurs paiements de sécurité sociale, et des sommes qu'ils y ont déjà investies, qui, sauf erreur, seront tout simplement perdues si le CN et le CP rachètent Conrail. J'aimerais savoir aussi si le CN et le CP négocient actuellement avec le gouvernement américain afin de protéger les cotisations versées par ces employés dans leur régime de sécurité sociale.

Je crois savoir qu'il y a eu certaines négociations bilatérales entre le Canada et les États-Unis afin de reconnaître les régimes d'assistance sociale d'un pays à l'autre, mais je ne sais pas très bien où en sont actuellement ces négociations. Je puis certainement comprendre les préoccupations d'employés qui ont cotisé pendant 15, 20 ou 25 ans à ce régime, et qui vont perdre leurs investissements parce qu'ils ne seront plus employés par une compagnie américaine.

Je me permettrai de dire que si le CN et le CP achètent cette compagnie, il me semble qu'une très grande responsabilité leur incombe, celle de s'assurer que les employés de ces compagnies de chemin de fer sont protégés dans la mesure du possible, de même que leurs droits et prestations, et qu'il y a le moins possible d'anxiété parmi les employés.

Si l'un d'entre vous souhaite faire des remarques à propos des questions que j'ai posées ou des déclarations que j'ai faites, je serais heureux de les entendre. Mais l'important, je crois, est d'obtenir des réponses aux questions que j'ai posées, et de pouvoir rassurer ces gens et de les tenir au courant de ce qui se passe. Je ne pense pas que la déclaration que j'ai lue et qu'aurait faite M. Van der Watter soit vraie, mais elle contribuerait beaucoup à apaiser les craintes d'employés qui s'inquiètent beaucoup de ce qu'il adviendra de leur travail après de nombreuses années de service.

Je vais passer à autre chose. Avez-vous des remarques à ce sujet?

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think we will try to answer all the questions in writing, but I think Mr. Lawless would like to make a few comments before we leave this subject.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): All right.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Dionne, what you are referring to when you refer to Conrail is that Canadian National and Canadian Pacific, under a joint arrangement, will be making an offer to the shareholders of the Canada Southern Railway Company, which operates in Canada, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Authority. There are three companies involved here, all under the stewardship of Conrail. What we will be doing, of course, is making a shareholders' offer to see if we can acquire all of the shares of those companies and operate them in the future.

• 1110

We will be pleased to answer every one of the questions you have asked. We are well on the way to trying to explain, this week and next week, right across the system, Windsor, St. Thomas, Niagara Falls, all the communities that are involved, what we are trying to do and how we will operate these properties, what changes we would make when we do, if we do acquire these properties. The main thing is that Conrail has decided it can no longer operate these companies efficiently. We are looking at it on the basis that we can continue to operate these companies, continue to operate these services and integrate them into the CN/CP system. We think it will be good for us; we also think it will be good for those companies which really do not have much of a future under the Conrail arrangement, because they are not moving any traffic over the system at the moment.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Okay, I will leave it at that for now, Mr. Chairman. I do want to ask, on the other subject, about the Nakina situation where I understand you now change crews and where the plan is to eliminate Nakina as a crew changing location. I do not know if I am using the correct terms or not here.

I met last week with a group of representatives from that area, in my capacity as chairman of this committee, and I must say I was moved by the concern they have expressed. They have a great deal of fear for the future of their town if this proposal goes through. They have a great deal of concern, as well, about what will happen to family life itself, vis-à-vis the employees of CN, who will, because of the manner in which trains are operated and the miles required before booking off, have to be away from their families practically all of the time it requires to reach the 4,300 miles, I believe it is, before having time booked off.

They claim they have had no advance warning of this coming change, that because it was a regular crew change location and because of the stability that gave the town, the town grew. CN was, in that sense, a contributor to the growth of the town; but that this proposal will in fact cause a decline in the growth of the town, not only in its rate of growth but in

[Translation]

M. LeClair: Monsieur le président, je pense que nous essaierons de répondre à toutes les questions par écrit, mais M. Lawless voudrait faire quelques commentaires avant que nous ne passions à autre chose.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Très bien.

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Dionne, quand on parle de Conrail, cela veut dire que d'un commun accord, le CN et le CP présenteront une offre aux actionnaires de la *Canada Southern Railway Company*, qui exploite au Canada la *Detroit River Tunnel Company* et la *Niagara River Bridge Authority*. Il s'agit de trois compagnies relevant toutes de Conrail. Evidemment, nous présentons une offre aux actionnaires pour voir s'il est possible d'acquérir toutes les actions de ces compagnies, et d'exploiter ces dernières à l'avenir.

Nous serions heureux de répondre à chacune des questions que vous avez posées. Cette semaine et la semaine prochaine, dans l'ensemble du réseau, à Windsor, St. Thomas, Niagara Falls, nous avons pris toutes nos dispositions pour essayer d'expliquer à tous les groupes intéressés ce que nous sommes en train de faire et comment nous allons gérer ces compagnies, quels changements nous envisagerons au cas où nous en ferions l'acquisition. La chose capitale est que Conrail a décidé qu'elle ne peut plus exploiter ces compagnies de façon efficace. De notre côté, nous pensons pouvoir maintenir l'exploitation de ces compagnies, de ces services, qui pourront être intégrés aux activités du CN et du CP. Ce sera une bonne chose pour nous, et aussi pour ces compagnies qui n'ont pas vraiment d'avenir dans le réseau Conrail, où il n'y a plus aucun trafic.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Très bien, je m'en tiendrai là pour le moment, monsieur le président. À propos d'une autre question, je voudrais parler de Nakina où s'effectuent les changements d'équipes, et je crois savoir que vous entendez supprimer Nakina comme point de changement d'équipes. Je ne sais pas si j'utilise ou non les termes qui conviennent.

La semaine dernière, j'ai rencontré un groupe de représentants de cette région, en ma capacité de président de ce Comité, et je dois dire que leurs préoccupations m'ont beaucoup touché. Ils s'inquiètent beaucoup de l'avenir de leur ville au cas où cette proposition serait adoptée. Ils se préoccupent aussi de ce qu'il adviendra de la vie familiale des employés du CN qui, compte tenu de la façon dont les trains sont exploités, et distances que ces employés doivent avoir parcourues avant de pouvoir bénéficier d'une interruption de travail, doivent rester loin de leurs familles pratiquement tout le temps nécessaire pour couvrir les 4,300 milles—c'est la distance prévue—je crois,—avant de pouvoir rentrer chez eux.

Ils disent qu'ils n'ont pas été prévenus de ce nouveau changement, et que la ville a pu se développer et acquérir une certaine stabilité car c'était là que les équipes changeaient régulièrement. Le CN contribuait donc au développement de la ville, alors que cette proposition compromettra non seulement son rythme de croissance mais son existence même. Ses

[Texte]

its actual existence. They expressed many, many concerns which seemed to me to be pretty legitimate concerns for a town that is located in the northern part of Canada. There will be great hardship brought to the town as a whole and to many individual families by the proposed changes.

I would like an explanation, as well, of how it is going to be any more efficient for CN to change these crews in Armstrong and Hornepayne, to change them in two locations and have to provide facilities—sleeping and eating facilities, for instance—in other words, what I guess used to be called bunkhouse facilities, and why it will be better for the company to have that many more employees who are unhappy because they are away from home so much, and how CN is, in fact, contributing to the economy of the country by taking action that will in effect remove one of the major employers from the Town of Nakina.

• 1115

So, those are my general concerns, and I will leave it with you to answer now or, again, to explain to me by means of correspondence which we can probably attach to the record at a later date.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you. Did you wish to answer anything, or part of it now?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think we will try to answer all of it now.

But I would just like to add a preface before Mr. Lawless answers the questions specifically. We share those concerns. As you can well imagine, we have met with the same people. They were here when we left. As a matter of fact, we met them as they went to the airport.

This has been a very difficult situation for us. Obviously, some of those concerns are quite legitimate, and some—if not all—of the anxieties are real. This situation poses the problem of the so-called one-company town. Fortunately, there are not very many of those left, but that is the situation that we are faced with now.

We have a major problem of philosophy with regard to what is our mandate in those situations. We are quite willing to bend over backwards, and perhaps much more, to try to alleviate this. Mr. Lawless will tell you what we have in mind.

But where is our responsibility? Is it our responsibility to keep towns alive, no matter how much this would cost us in terms of efficiency? Or, is it not our responsibility to be mindful of the social upheavals we might cause by leaving, and then try to alleviate those and try to make sure that the families and the towns do not suffer too much? It is not an easy problem, but perhaps we can give you the details. If you wish, we can come to that so-called philosophical discussion later.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): All right.

[Traduction]

représentants ont fait part de nombreuses préoccupations qui m'ont semblé très légitimes pour une ville située au nord du Canada. Les changements proposés entraîneront de grandes difficultés financières aussi bien pour la ville dans son ensemble que pour de nombreuses familles.

J'aimerais savoir de plus dans quelle mesure on peut parler d'efficacité accrue lorsque le CN changera ses équipes à Armstrong et à Hornepayne, lorsqu'il les changera donc dans deux villes, et qu'il devra prévoir des possibilités d'hébergement et de restauration—autrement dit des «couchettes»; j'aimerais savoir aussi pourquoi il vaudrait mieux que la compagnie ait tant d'autres employés malheureux d'être si longtemps loin de chez eux, et comment, en fait, le CN contribue à l'économie du pays en prenant une mesure dont l'effet sera de supprimer l'un des principaux employeurs de la ville de Nakina.

Voilà donc toutes mes préoccupations, et vous pourriez soit me répondre maintenant soit, encore une fois, me donner des explications dans une lettre que nous pourrions probablement annexer plus tard au procès-verbal.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci. Voudriez-vous répondre à l'une de ces questions maintenant?

M. LeClair: Monsieur le président, nous essaierons de répondre à toutes ces questions ici.

Mais je voudrais dire quelque chose avant que M. Lawless ne réponde à ces questions. Nous partageons ces préoccupations. Vous comprendrez aisément que nous avons rencontré les mêmes personnes. Elles étaient ici lorsque nous sommes partis. En fait, nous les avons rencontrées à l'aéroport.

Cette situation a été très difficile pour nous. De toute évidence, certaines de ces préoccupations sont tout à fait légitimes, et quelques-unes—sinon toutes—suscitent des émotions très réelles. La ville en question ne s'appuie que sur une seule compagnie, d'où sa vulnérabilité. Heureusement, il ne s'en présente plus beaucoup comme elle, mais c'est la situation à laquelle nous sommes confrontés maintenant.

Nous nous préoccupons vraiment de savoir quel est notre mandat dans ce genre de situations. Nous sommes très disposés à faire preuve de souplesse et M. Lawless vous dira ce que nous avons à l'esprit.

Mais où se situe notre responsabilité? S'agit-il de préserver la vie de certaines villes, quoi qu'il puisse nous en coûter quant à l'efficacité? Notre responsabilité n'est-elle pas plutôt d'être conscients des bouleversements sociaux que notre départ pourrait entraîner, afin d'essayer de les atténuer, et de faire en sorte que les familles, les villes, ne souffrent pas trop? Le problème n'est pas simple, et peut-être pourrions-nous vous en présenter certains aspects. Si vous le souhaitez, nous pouvons revenir plus tard sur cette discussion en quelque sorte philosophique.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Très bien.

[Text]

Mr. Lawless: Thank you very much, Mr. Chairman and Mr. Dionne.

What is it we are going to do? What we are doing is this. Instead of having our crew change at Nakina, we will run through between Hornepayne and Armstrong. That involves changes to the way we operate our freight trains and our passenger trains. There will be conductors and enginemen all affected by this change. Our proposal will be—and it is being negotiated with the brotherhood at the moment—that all trains will operate without this crew change, and the engineers and the trainmen who are now stationed at Nakina will be home-stationed at Hornepayne. There are 52 operating positions that are affected; 43 of them are now working at Nakina; there are 7 on lay-off; there are a couple who are working at other terminals; and there are approximately 5 non-operating positions involved.

Now, as the president has indicated, we do have two major concerns. The first one is the concern for the employee, and the other one, of course, is the concern for what happens when a major employer such as ourselves moves part of our operation—and I want to come back to that—out of a town like Nakina. We are not the only employer there, incidentally. There is a major employer, Kimberly-Clark, and they are staying there, and they still have a major operation there.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): They will not employ CN employees.

Mr. Lawless: No, that is true. But we do have these two major concerns. Our objective here is this. In addition to trying to accomplish the run-through, we want to make sure that the impact on the employees is as minimal as possible. We have taken many, many steps, which I will elaborate on, to try to make sure that this takes place.

I am very concerned when I hear that there are no advance warnings. This is simply not true. The unions were notified on September 30, 1982. The Nakina town fathers, and others up there, in Geraldton, who were affected, were advised on October 4, 1982.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Just a minute, Mr. Lawless. For the sake of the record, I do not think I said that there was no advance notice.

Mr. Lawless: I wrote down the words, “no advance warnings”. That is what I was told.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Well, if I said that, I misspoke myself. I did not intend to say it.

Mr. Lawless: But I wanted to convey to this committee that there were not only advance warnings, there were detailed discussions that took place with the unions, the town fathers in Nakina and the other communities that are affected up there, and indeed with members of Parliament and MPPs who are involved federally and provincially in that area.

• 1120

The negotiations with the UTU started in detail—and we must do this, because it is a material change under our

[Translation]

M. Lawless: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, monsieur Dionne.

Que nous proposons-nous de faire? Voilà. Au lieu que nos équipes changent à Nakina, l'itinéraire sera direct entre Hornepayne et Armstrong, ce qui impliquera des changements quant à l'exploitation de nos trains de marchandises et de nos trains de voyageurs. Ce changement touchera aussi bien les chefs de train que les mécaniciens. D'après notre proposition—qui est actuellement négociée avec le syndicat—tous les trains fonctionneront sans changement d'équipes, et les mécaniciens de même que les contrôleurs qui sont actuellement stationnés à Nakina le seront à Hornepayne. Cinquante deux postes seront touchés; 43 de ces employés travaillent actuellement à Nakina; 7 ont été mis à pied; quelques-uns travaillent à d'autres terminus; sont touchés aussi environ 5 postes qui ne sont pas des postes de commande.

Comme l'a indiqué le président, nous avons deux grandes préoccupations. La première concerne l'employé, et l'autre, bien sûr, ce qui se passe lorsqu'un employeur aussi important que nous retire une partie de ses activités—et je reviendrai là-dessus—d'une ville comme Nakina. Soit dit en passant, nous ne sommes d'ailleurs pas le seul employeur de la ville. Un autre grand employeur, Kimberly-Clark, reste encore sur place, et il possède une grande exploitation.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mais ils n'engageront pas les employés du CN.

M. Lawless: Non, c'est vrai. Mais nous avons ces deux grandes préoccupations. Voici notre objectif à cet égard. Nous essayons de faire accepter cet itinéraire direct, et de plus nous voulons faire en sorte que les employés en souffrent le moins possible. Nous avons pris de très nombreuses mesures, et je vais vous en parler, pour essayer de faire en sorte que cela soit possible.

Je m'étonne beaucoup d'entendre dire qu'aucun préavis n'a été donné. Ce n'est pas vrai. Les syndicats ont été avisés le 30 septembre 1982. Les responsables de la ville de Nakina, et d'autres personnes touchées, à Geraldton, ont été informés le 4 octobre 1982.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Un instant, s'il vous plaît, monsieur Lawless. Je ne pense pas avoir dit qu'il n'y avait pas eu de préavis.

M. Lawless: C'est bien ce que j'ai pris en notes, c'est bien ce que j'ai entendu.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Si je l'ai dit, c'était une erreur, je n'avais pas l'intention de le dire.

M. Lawless: Mais je voulais faire comprendre au Comité qu'en plus des préavis, nous avons discuté avec les syndicats, les responsables de Nakina ainsi que les autres collectivités touchées dans la région, de même qu'avec des députés ainsi que les membres concernés de l'assemblée législative provinciale, dans cette région.

Les négociations avec l'UTU ont commencé, et elles sont nécessaires étant donné que nous avons beaucoup modifié

[Texte]

agreement; we must negotiate this change with the unions—we started our negotiations with the UTU on December 1, 1982 and with the BLE, Brotherhood of Locomotive Engineers, on December 1, 1982. Since that time, we have had meetings with both groups in February and in March and in May, and there were further meetings with the town council in Nakina on February 20, Geraldton-Nakina on June 6, and I personally met the “CNR group” council and the Nakina run-through group in my office the day before this meeting here took place in Ottawa. So there have been a lot of meetings, a lot of attempts to try to make sure everybody understood what was being done.

With respect to the change, I have already mentioned that there are 52 employees to move, and we are negotiating with the unions the extent to which there will be benefits supplied, and I will cover those in a moment. But I want to make sure this committee knows that we are still resident in Nakina. We still will have 19 employees there. There will be additional maintenance of way people that will be moved in, five or eight people.

Another arrangement we are making for Nakina is that we will use our crew hostel there for maintenance of way people. VIA has a headquarters group there; the CN police have located supervisory employees there; and of course I have already mentioned that Kimberley-Clark has some 185 employees. We know there is a major impact on the town as a result of our moving out, but what we have tried to do is minimize the impact on the town, and certainly our main concern is to minimize the impact on the employee.

As far as the employees are concerned, we are trying to negotiate benefits with the union, which cover such areas as looking after their houses, moving expenses, transportation expense, accommodation as far as leave is concerned, early retirement where this is possible and practical. We have offered to purchase homes; we have offered to introduce a deadheading privilege which allows those who want to stay in Nakina to commute, and I realize it is a long commute, some 50 miles, and we are trying to minimize that to the extent we can. We have even offered to phase this in and delay the implementation; we have already done that. So, the negotiations with the brotherhoods are continuing; we have still indicated to the people of Nakina and the concerned employees there that we will continue to talk to them, and if we can think up anything else that would help minimize this impact, we will do it. We have invited them to tell us what else they think we could do and still accomplish this run-through. It has been very open. It is not the first run-through; we have had many, many introduced since 1982 on our system in Brockville and Gravenhurst, Stratford, Belleville, London. This is the name of the game today; we are trying to get productivity measures introduced here, and this is another one of them.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): One brief comment, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Okay.

[Traduction]

notre entente; nous avons commencé à négocier avec l'UTU le 1^{er} décembre 1982 et avec la BLE, le *Brotherhood of Locomotive Engineers* à la même date. Depuis nous avons rencontré les deux groupes en février, mars et mai, et d'autres réunions ont eu lieu avec le Conseil municipal de Nakina le 20 février, de Geraldton—Nakina le 6 juin, et j'ai personnellement rencontré le Conseil du «Groupe du CN» et le groupe chargé d'examiner l'itinéraire direct de Nakina, et ce dans mon bureau la veille de la réunion tenue ici, à Ottawa. Il y a donc eu beaucoup de rencontres, et nous nous sommes efforcés de faire en sorte que tout le monde comprenne bien ce qui se passe.

A propos du changement, j'ai déjà dit que 52 employés vont être déplacés, et que nous négocions avec les syndicats dans quelle mesure leurs prestations vont leur être accordées, j'en reparlerai dans un moment. Mais je voudrais que le Comité sache bien que nous résidons encore Nakina. Nous y avons encore 19 employés. D'autres employés chargés de l'entretien des voies ferrées viendront aussi, il s'agit de cinq ou huit personnes.

Pour Nakina nous avons aussi prévu d'utiliser notre centre d'hébergement des équipes pour les employés chargés de l'entretien des voies ferrées. VIA y possède un groupe central; la police du CN y a installé des employés chargés de la supervision; naturellement nous avons déjà dit que Kimberley-Clark a quelque 185 employés. Nous savons que notre départ aura de grandes répercussions sur la ville, mais nous avons essayé de les minimiser, surtout pour ce qui est des employés.

En ce qui concerne ces derniers, nous essayons de négocier les prestations avec leur syndicat; entre autres choses, nous avons examiné les questions de logement, de frais de déplacement, de transport, d'hébergement pour ce qui est des congés, et de retraite anticipée lorsque la chose est possible. Nous avons proposé le rachat des maisons; nous avons offert la possibilité d'utiliser des titres de transport gratuit afin que ceux qui souhaitent rester à Nakina puissent faire la navette—évidemment, la distance est assez longue, avec quelque 50 milles—nous essayons donc de minimiser le plus possible ces conséquences. Nous avons même proposé que la mise en place soit progressive, et qu'elle ait même lieu plus tard. Nous l'avons déjà fait. Par conséquent, les négociations avec les syndicats se poursuivent; nous avons encore dit aux résidents de Nakina, ainsi qu'aux employés concernés, que nous allons continuer à discuter avec eux, et que si nous pouvons trouver d'autres mesures susceptibles de minimiser ces répercussions, nous y aurons recours. Nous les avons invités à nous dire ce que nous pourrions faire d'autre tout en effectuant cet itinéraire direct. Tout s'est donc fait au grand jour. Ce n'est pas le premier itinéraire direct; nous en avons introduit un très grand nombre dans notre réseau à Brockville et Gravenhursts, Stratford, Belleville et London. C'est ce qui se fait aujourd'hui; nous essayons d'appliquer des mesures de productivité, et c'en est une autre.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Une brève remarque, monsieur le président.

Le vice-président: Très bien.

[Text]

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): I would submit to you that a northern town like Nakina can hardly be compared to communities like Belleville and others that you have mentioned, because basically there are no alternate forms of employment. In any case, I leave it at that. I think I would have to express that in my view the CN has a large responsibility to see that the town is not damaged. I would like some figures on what you think you can save and how you can maximize your profits or your income by this move, and whether or not it is in fact going to save you operational dollars, because I would submit to you that the CN, as a Crown corporation, has a social as well as a business responsibility.

• 1125

I have expressed many times in this committee—and I noticed it has changed—the old slogan about business as a responsibility. It has always been backwards, as far as I am concerned.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like one more comment.

The Vice-Chairman: Madam Sauvé says keep your questions short so the answers will be short, but the chairman is not setting a good example. We will let you give the answer.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, we would be glad to answer all the questions we receive in writing. We understand, of course, that Gravenhurst and/or Belleville are not the same as Nakina. That is why we are making what I consider to be a very substantial effort to try to minimize this impact on our employees and still achieve what we want to achieve. I can assure you the savings are substantial, or we would not go through the agony we are going through to make this kind of a change.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, before I ask the other questions I had in mind, I would just like to pick up on this question raised by Mr. Dionne. It may not qualify as no advance notice, but I think there is still a case to be made for short notice when you consider that after the defeat of the first attempt at a Nakina run-through back in 1964, I believe it was, when the town then went ahead, with the understanding that the run-through was no longer an option, with building a sportsplex and various other social and economic infrastructure in the town, so to speak, then to find out in 1982 that by 1984 the CN intended to accomplish its run-through... regardless of how you have minimized the suffering. You are always talking about “minimizing the suffering” and about “doing as much as possible”; and of course these are questions of degree, and they all relate to what you will do for the people who are left, but they still do not take away from the fact of what is done to the future of the town, when you consider the young people who will have to move out, who will not be able to find

[Translation]

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Permettez-moi de vous dire qu'une ville du nord comme Nakina peut difficilement se comparer à des villes comme Belleville et les autres que vous avez citées, car Nakina ne possède pratiquement pas d'autres formes d'emplois. Quoi qu'il en soit, passons à autre chose. Je voudrais dire ici que le CN a la responsabilité de veiller à ce que la ville ne soit trop touchée. Je voudrais certains chiffres à propos de ce que vous pensez pouvoir économiser; par ailleurs, pouvez-vous nous dire comment vous pensez maximiser vos profits ou votre revenu grâce à ce déplacement; va-t-il vraiment vous épargner des frais d'exploitation, étant donné que selon moi, en tant que société de la Couronne, le CN a des responsabilités sociales aussi bien que financières.

Le vieux slogan qui veut que le CN ait une responsabilité commerciale a sûrement été évoqué devant le Comité. J'ai toujours pensé en ce qui me concerne qu'on inversait les deux.

M. Lawless: Je voudrais ajouter quelque chose, si vous le permettez, monsieur le président.

Le vice-président: M^{me} Sauvé dit toujours qu'il faut que les questions soient courtes pour que les réponses le soient. Le président, en cela, ne donne pas l'exemple. Mais vous pouvez reprendre.

M. Lawless: Nous serons heureux de répondre à toutes les questions par écrit, si vous le désirez. Nous comprenons très bien que Gravenhurst ou Belleville ne soient pas comparables à Nakina. C'est pourquoi nous faisons tous les efforts possibles pour minimiser les effets de cette mesure sur nos employés tout en maintenant notre objectif. Pour ce qui est des économies, je puis vous assurer qu'elles sont importantes, sinon nous ne nous donnerions pas tout ce mal.

Merci.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, avant de poser mes questions, je voudrais rapidement revenir sur la dernière de M. Dionne. Si on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de préavis, on peut quand même considérer que le préavis a été très court. En effet, après la première tentative avortée d'imposer à Nakina un itinéraire direct en 1964, si je me souviens bien, la ville, partant du principe que l'itinéraire direct n'était plus une option, a construit un centre sportif et diverses autres infrastructures sociales et économiques. Puis, soudainement en 1982, elle a appris que le CN avait l'intention d'imposer son itinéraire direct pour 1984. C'est très décevant, même si vous avez l'intention de minimiser les inconvénients. Vous dites que vous voulez «minimiser les inconvénients» et «faire tous les efforts possibles». Tout dépend du point de vue. De toute façon, ces mesures visent les personnes qui restent. Or, c'est l'avenir de toute la ville qui allait en souffrir puisque les jeunes devront aller travailler à l'extérieur, maintenant; ils ne pourront plus trouver de l'emploi sur place; ils ne pourront plus profiter de ce

[Texte]

employment there, who will not be able to continue, if I might be so bold, in the railway culture in which they were brought up and who wanted to continue in that tradition, and who will have to go elsewhere to do that.

I want to ask one question. Are there any plans for further run-throughs on that line? How safe is the Town of Sioux Lookout, for instance; or is it the next move? If you get away with the Nakina run-through, is the next move to run trains from Winnipeg to Armstrong?

Perhaps you could answer that. If you want to have this philosophical argument as far as the mandate of the CNR goes, I think the CN has a mandate not simply to do an analysis and find out what the most efficient thing is. I never know what you are talking about when you are talking about efficiency, because you never really say what it is. You just use the word "efficiency" and we are all supposed to be mystified by the power of this concept, efficiency, when in fact it would be useful to get down to brass tacks some day and discuss what is efficient in the long run. How efficient is it to destroy communities, in terms of the overall well-being of society? Insofar as Crown corporations are meant to be an instrument of society and not simply profit islands unto themselves, I think CN either should take upon itself the mandate, if it feels it does not have it now, or it should be given that mandate by the government, because I do not think trying to do things in the name of efficiency serves Canada well, serves the role of Crown corporations well, or serves anything else well, for that matter. Sometimes I question even within the narrow confines of efficiency what is regarded as efficient.

The Vice-Chairman: Dr. LeClair, please.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there was a specific question at the beginning of Mr. Blaikie's. I think Mr. Lawless can answer this.

On the overall larger question, I think my only question to you, sir, is whether you want us to start on this one right now. It is a very large one, but it is a very important one. We would welcome the opportunity of expressing our opinions on this. I think Mr. Blaikie is quite right. We do not have that mandate and we do not have the expertise to decide, for social reasons, whether it is this town or that town; and we do not know where we stop if we go down that route. It is a very large question, and we would like to debate that. We would like to be heard about this. But I am not so sure, Mr. Chairman, you want us to go into that right now.

• 1130

The Vice-Chairman: Well, Dr. LeClair, I think we would have to refer that to the steering committee and determine whether this Transport committee wants to set up another meeting in the fall to develop that question further.

Now, I would invite Mr. Lawless to answer the other question that was presented earlier by Mr. Blaikie.

[Traduction]

phénomène du chemin de fer que nous avons tous connu et que nous voudrions voir maintenu.

Il y a une question que je vais vous poser à ce sujet. Avez-vous l'intention d'imposer d'autres itinéraires directs sur cette ligne? La ville de Sioux Lookout est-elle protégée contre cette mesure ou est-elle la prochaine victime? Si vous réussissez à imposer un itinéraire direct à Nakina, qu'est-ce qui vous empêche, à l'étape suivante, de faire rouler le train de Winnipeg à Armstrong?

Pour ce qui est de la discussion théorique sur le mandat du CN, en ce qui me concerne, le CN doit faire plus qu'une analyse afin de déterminer ce qui est le plus efficace comme méthode. De toute façon, je suis toujours un peu perdu lorsque vous parlez d'efficacité parce que je sais pas exactement ce que vous entendez par là. Vous n'avez qu'à prononcer le mot «efficacité» et nous sommes tous censés être séduits par le pouvoir de ce terme. Il faudrait peut-être un jour entrer dans les détails et voir exactement ce qui est considéré comme efficace à longue échéance. Dans le contexte social global, est-ce être efficace que de détruire des localités? Les sociétés de la Couronne sont censées servir la société et pas seulement maximiser les profits pour elles-mêmes. C'est un mandat que devrait certainement avoir le CN s'il ne l'a pas. C'est quelque chose qu'il devrait demander au gouvernement parce que certaines mesures qu'il prend au nom de l'efficacité servent mal le Canada. Elles ne sont pas conformes non plus au rôle que doit jouer une société de la Couronne. Je sais que personnellement je m'interroge souvent sur ce qui est considéré comme efficace.

Le vice-président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: M. Blaikie a posé une question précise au début de son intervention. Je vais laisser à M. Lawless le soin d'y répondre.

Pour ce qui est du cadre plus général de sa question, je ne sais pas si le moment est bien choisi pour en traiter. C'est évidemment quelque chose de très important. Nous voudrions avoir l'occasion de faire connaître notre opinion au Comité à ce sujet. M. Blaikie a raison lorsqu'il dit que nous n'avons pas le mandat, que nous ne sommes pas en mesure de dire que, pour des raisons sociales, ce doit être telle ou telle ville. Et si nous nous engageons dans ce genre de considération, nous ne savons pas exactement où nous devons nous arrêter. Nous verrions d'un très bon oeil un débat sur ce sujet. Nous aurions beaucoup de choses à dire. Cependant, monsieur le président, je ne sais pas si le moment est propice.

Le vice-président: Je pense, M. LeClair, qu'il faudra renvoyer la question au Comité directeur, afin de déterminer si le comité des Transports veut prévoir une autre séance à l'automne pour approfondir toute cette question.

Maintenant, j'invite M. Lawless à répondre à l'autre question posée à M. Blaikie plus tôt.

[Text]

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Blaikie, I have a couple of comments. I would like to make the observation that very often in a situation like this we end up with lay-offs. These are not lay-offs; we are transferring employees with their work from one location to another. We are not, just to use the expression that you used, trying to get away with anything; nor are we trying to destroy communities. What we are trying to do is run an efficient, viable, and competitive railway; this is part of that process.

In 1965 the Freedman report came down, which indicated that there were certain rules we had to follow when we were introducing changes such as this. They referred to such things as prior notification, negotiation, management rights, and responsibilities to municipalities. I have mentioned that in this one region we have put through several run-throughs; the same thing is taking place in some of the other areas of the country. As far as our plans are concerned for the future, I cannot indicate today that we have any specific plans for this run-through or that run-through, but we will be introducing these kinds of changes as we identify them, where there are benefits to the company. We will do that within the mandate that has been outlined as far as the Freedman report is concerned, negotiate them with the unions, minimize the impact to the employees, and hopefully be able to be in a position to take into consideration the impact on every community affected.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, that is hardly what I would call a strong assurance that the town of Sioux Lookout, or for that matter any other divisional point along the CN main line, is safe.

Again, I do not want to get into the whole question of efficiency, because we do not have time for that. We do not have time for the philosophical argument either; I cannot argue. You are going to have stop at Nakina anyway; it does not take that long to change crews. So I would be really interested in knowing, other than what you save in terms of reduced jobs, where the efficiency is. It seems to me to be a clear case of just trying to save money at the expense of, in this case, a community, and also the individuals affected.

Speaking now of others who are affected by company policy, up to now we have spent a lot of time talking about present employees of the company. I would like to go back to something that this committee spent a lot of time on last year—all to no avail, as far as I can make out. That was the question of CN pensions and the adequacy of those pensions for former employees.

I wanted to ask Dr. LeClair. You know, we have not had time to spend any time on this issue so far, but are there any plans on the part of CN to take some initiative in this area and provide CN pensioners with an increase in their pensions? I know many of them have said that they would be quite glad to abide by the 6 and 5 program of the government and receive a 6% indexing of their pension in one year and 5% indexing of their pension in the next year. They are always somewhat curious as to the way in which CN employees are treated as civil servants when it suits the government and the powers that be, and are treated as private-sector employees when it suits

[Translation]

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Blaikie, j'ai quelques remarques à faire. Je veux noter que bien souvent dans une telle situation, il y a des mises à pied. Cette fois, ce n'est pas le cas; nous mutons ces employés et leur poste à un autre endroit. Comme vous avez suggéré, nous n'essayons pas de déjouer les employés; et nous ne cherchons plus à détruire ces collectivités. Ce que nous voulons, c'est diriger une compagnie de chemins de fer efficace, rentable, et concurrentielle; ces changements font partie de l'administration.

En 1965, le rapport Freedman donnait quelques règles pour l'application de tels changements. On mentionnait, entre autres, un avis préalable, des négociations, les droits de la direction et les responsabilités envers les municipalités. J'ai mentionné que dans cette seule région, nous avons éliminé plusieurs arrêts; nous avons fait de même dans d'autres régions du pays. Quant à l'avenir, je ne peux aujourd'hui vous dire sur quels arrêts nous avons des plans, mais je peux vous dire que nous allons faire d'autres changements de ce genre, à mesure que nous les identifierons, aussi longtemps qu'ils sont avantageux pour la compagnie. Et comme l'exige le mandat prévu dans le rapport Freedman, nous allons négocier ces changements avec les syndicats, minimiser autant que possible l'effet sur les employés, et nous espérons aussi être en mesure de tenir compte de l'effet sur les différentes collectivités touchées.

M. Blaikie: Monsieur le président, il n'y a certainement aucune garantie de sécurité pour la ville de Sioux Lookout, ou pour tout autre point de démarcation sur la route principale du CN.

Je ne veux pas non plus amorcer la discussion sur la question d'efficacité, car nous n'avons pas le temps. Nous ne pouvons pas non plus pour la même raison discuter de philosophie, je n'ai pas d'argument à cet effet. De toute façon, vous allez assurer un arrêt à Nakina; le changement d'équipe n'est pas tellement long. Alors j'aimerais beaucoup savoir comment ce changement est plus efficace, à part la réduction du nombre de postes. Il me semble que dans ce cas, vous tâchez simplement d'épargner de l'argent aux dépens d'une collectivité, ainsi que de certains individus.

Jusqu'à présent, nous avons parlé beaucoup des employés actuels de la société, mais parlons maintenant d'autres personnes qui sont touchées par les politiques de la société. Je voudrais revenir à un sujet dont nous avons beaucoup discuté en comité l'année dernière, sans résultat concret, à ce que je peux voir. Il s'agit, bien sûr, de la question des pensions du CN, et de leur suffisance pour les anciens employés.

Je m'adresse à M. LeClair. Nous n'avons pas eu le temps d'en discuter longuement encore, mais le CN a-t-il prévu des initiatives afin d'offrir aux retraités une augmentation de leur pension? Je sais que plusieurs seraient très heureux de s'en tenir aux augmentations du programme gouvernemental de 6 et 5, et de ne recevoir qu'une augmentation indexée à 6 p. 100 pour une année, et de 5 p. 100 pour la prochaine. Ils sont toujours intrigués de voir comment les employés du CN sont traités en fonctionnaires quand cela fait l'affaire du gouvernement et de la direction, et en employés du secteur privé quand cela aussi fait l'affaire du gouvernement et de la direction.

[Texte]

the government and the powers that be. That is true not just of pensioners, but also of employees in general.

Does the CN have any plans, as I think they should, to make some improvement in the pensions now for former employees?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, do we have any plans to make improvements? The answer is yes. Do we have any plans to increase the pension, I presume substantially? I do not know.

• 1135

This is not an easy one. This is something which is now being looked at in the pension review that is being made at the federal level. We are in the process of doing our actual review and finding out exactly where we stand. We have looked at this very recently; there is an active group looking at it right now. I am not sure we can give you any conclusions.

Mr. Masse is in charge of the sector that looks after pensions, and perhaps I could ask him whether he has any more specific details that could be given on that.

That is not an easy one. We went through this last year, and I am sure we will probably go through it next year. There is no way we can ever satisfy the demands that are made on us, because at this moment partly indexing pensions is something which financially we are not in a position to afford. If that happened, then I think we would have to think of another company or another kind of setup, because we just do not have the material wealth to be able to do that.

As you know, contrary to many companies our pensioners' number is very high. We have 47,000 pensioners, if my memory serves me right. We now have a group of something like 67,000 active employees. So that is a very, very high load for us to carry, and we have to be careful that we do not jeopardize the future or mortgage the future of those pensioners to give more at the present. We have to be governed by what our actuaries tell us is sound and prudent administration of the pension fund.

Perhaps Mr. Masse may have something more specific to add to these generalities.

The Vice-Chairman: I will call on Mr. Masse.

Mr. Y.H. Masse (Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National): Mr. Chairman, Mr. Blaikie, as you are aware—and I am sure that this matter has been discussed before, especially last year—Canadian National has taken the approach of performing ad hoc adjustments to its former pensioners. This program really started in 1971, and up to and including 1982 the various adjustments that CN has made have really increased the unfunded liability or cost in terms of capital investment equivalent \$262.6 million.

This is going beyond the law. It is not meeting the full impact of inflation.

There is no doubt that we in management would like to do more for former pensioners, but the point that our president

[Traduction]

Cela est le sentiment non seulement des pensionnés, mais des employés en général.

Le CN a-t-il des plans donc pour améliorer la pension de ces anciens employés, comme il le devrait à mon sens?

M. LeClair: Monsieur le président, avons-nous des plans pour améliorer la pension? Certainement. Avons-nous prévu augmenter la pension d'une façon importante, je suppose? Je ne sais pas.

Ce n'est pas une question facile, car cela fait présentement l'objet d'études dans le cadre de la révision des régimes de pensions entreprise par le gouvernement fédéral. Nous sommes en train d'effectuer notre propre révision pour voir exactement où nous en sommes. C'est ce que nous avons fait très récemment et il y a un groupe qui s'en occupe présentement de façon active. Je ne pense pas que nous puissions vous donner de conclusions.

M. Massé est responsable du secteur chargé des régimes de pensions, je pourrais peut-être lui demander s'il a d'autres précisions à vous donner à ce sujet.

Ce n'est pas une question facile. Nous avons fait cela l'an dernier, et je suis sûr que nous le ferons probablement l'an prochain. Il nous est impossible de répondre aux demandes qui nous sont faites, car présentement notre position financière ne nous permet pas d'indexer partiellement les pensions. Le cas échéant, je pense qu'il faudrait songer à une autre compagnie ou à un autre arrangement, car nous n'avons tout simplement pas les moyens nécessaires.

Comme vous le savez, contrairement à bien des compagnies, chez nous le nombre des pensionnés est très élevé. Si je me souviens bien, nous en avons 47,000. Nos effectifs actuels se chiffrent à 67,000 employés actifs. C'est donc un fardeau très lourd que nous devons supporter et nous devons être très prudents de ne pas mettre en péril ou hypothéquer l'avenir de ces pensionnés en leur accordant davantage maintenant. Nous devons nous fier à ce que nos actuaires nous disent être une bonne et prudente administration du fonds de pension.

Peut-être que M. Massé aura des détails plus précis à ajouter.

Le vice-président: Je vais appeler M. Massé.

M. Y.H. Massé (premier vice-président et chef de la Direction financière, Canadien national): Monsieur le président, M. Blaikie, comme vous le savez... et je suis sûr que cette question a déjà été discutée, surtout l'an dernier... le Canadien national a, comme politique, d'effectuer des ajustements ponctuels pour ses anciens pensionnés. En réalité ce programme a commencé en 1971, et jusqu'en 1982 inclusivement les divers ajustements apportés par le CN ont en fait augmenté le passif non financé ou le coût en investissement de capitaux équivalant à 262,6 millions de dollars.

C'est au-delà de ce qu'exige la loi, mais cela ne contrebalance pas tous les effets de l'inflation.

Il va sans dire que, à la direction, nous aimerions faire davantage pour les anciens pensionnés, mais ce que notre

[Text]

mentioned about having a very high population... The railway industry in Canada over the last 20 to 25 years has really been increasing its productivity, and if you look at the increase in the number of pensioners, we are quickly approaching where we could envisage ending up with one pensioner for every employee. That kind of population ratio between active and pensioned is far beyond what you recognize as representative of the Canadian population, and you must have heard that in terms of the Canadian population there is concern raised as to what extent the current pension funds of various natures will be able to pay for the future payments to pensioners in the year 2000 and so on.

Therefore, this is an area in which we have to be rather prudent and cautious that we do not plan to pay more than we can really afford, while recognizing that there are very serious needs for our former pensioners, especially those who took earlier pensions.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would just like to remind CNR that their pension was listed by the *Financial Post* as the strongest pension fund in the country in their last year's "Fortune 500" or whatever it is called.

Mr. Blaikie: It is the largest.

Mr. Forrestall: Not only the largest, but also one of the strongest pension funds in the country, and I do not see any reason why, short of full indexing... which is not exactly what I was questioning, although I would certainly prefer that—there could not be some increases in the pensions coming forward as a result of the money that, for instance, the CN saved through the imposition of the 6 and 5 program, why some of the money that was saved there could not have been distributed across the board to pensioners, because it was money that the CNR was already willing to pay out to existing employees when they negotiated those contracts. That is just one place I thought you might have looked for a way to demonstrate some goodwill towards your pensioners.

• 1140

Mr. LeClair: Mr. Chairman, at least that last point—I have to put that one to bed. Yes, of course, we are limited on the salaries, but so are we on the rates; and it turns out that the losses that we take on the revenue side are greater than what we save on the other side. So there is no excess money that can be distributed because of the 6 and 5 situation.

The rest of the points I think we tried to answer before, perhaps not to your satisfaction, sir, but we have tried.

The Vice-Chairman: Thank you. I think that concludes Mr. Blaikie's questioning. I now call on Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: He has a very brief question.

Mr. Nowlan: I am always brief; always brief, pertinent, and relevant, Mr. Chairman.

[Translation]

président a dit de leur nombre très élevé... Au cours des 20 à 25 dernières années l'industrie des chemins de fer canadienne a vraiment accru sa productivité et, si l'on regarde le nombre de pensionnés, nous nous approchons rapidement du moment où nous aurons un pensionné pour chaque employé. Ce rapport entre population active et population à la retraite est bien loin de ce que vous estimez être représentatif de la population canadienne, et vous devez savoir que, concernant la population canadienne, on se demande avec inquiétude jusqu'à quel point les divers fonds de pensions actuels pourront payer les revenus de retraite des futurs pensionnés à partir de l'an 2,000.

C'est donc là un domaine où nous devons être très prudents et veiller à ne pas faire des plans pour payer plus que nous pouvons vraiment nous le permettre, tout en reconnaissant que nos plus anciens pensionnés ont des besoins très sérieux, surtout ceux qui ont pris des retraites anticipées.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais simplement rappeler au CN que l'an dernier dans ce qu'il appelle «Fortune 500» le *Financial Post* considérait que le fonds de pensions du CN était le plus solide au pays.

M. Blaikie: C'est le plus important.

M. Forrestall: Non, non seulement le plus important, mais aussi l'un des fonds de pensions les plus solides au pays, et à moins d'une indexation totale... ce n'est pas la question que je posais, quoique je préférerais certainement cela... je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas augmenter dans une certaine mesure les pensions qui seront versées en puisant dans l'argent que le CN a économisé, par exemple, par l'imposition du programme de 6 et 5; pourquoi une partie de l'argent ainsi économisée ne pourrait-elle pas être répartie de façon générale aux pensionnés, car le CN était déjà prêt à accorder des augmentations plus importantes à ses employés au moment de la négociation de ces contrats? C'est simplement un endroit où j'ai pensé que vous auriez pu chercher une façon de démontrer votre bonne volonté envers vos pensionnés.

M. LeClair: Monsieur le président, ce dernier point du moins est une chose que je dois régler une fois pour toutes. Évidemment nous sommes limités pour les salaires, mais nous le sommes aussi pour les tarifs; le résultat c'est que les pertes en revenu sont plus importantes que les économies réalisées sur les salaires. Il n'y a donc aucun surplus que nous puissions distribuer à cause du régime du 6 et 5.

Quant aux autres points, je pense que nous avons essayé d'y répondre tout à l'heure, peut-être pas à votre satisfaction, monsieur, mais nous avons essayé.

Le vice-président: Merci. Je pense que cela termine les questions de M. Blaikie. Je vais maintenant donner la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Il a une très courte question à poser.

M. Nowlan: Monsieur le président, je suis toujours bref, et je vais toujours au sujet.

[Texte]

This is to echo what you have already heard in terms of the Nakina-Hornepayne situation. I think it would be a good idea, Mr. Chairman, at another time to get into more of the philosophy and/or the balance between social responsibility of a Crown corporation and/or efficiency in operational economy. Hopefully, perhaps in the fall, that would be an interesting and real topic.

The three questions I have all begin with H. One is Hornepayne. We have already covered that; Mr. Dionne covered it in a most expansive manner and a very cogent manner.

My second question is another H, and that was the question I asked last time with regard to Mr. Horner's office and/or setup in the west. I know some questions have gone to the clerk. I do not think we have had an answer on that yet and I am just wondering what the status there is.

The third question is also with an H, and that has to do with the committee evidence last year, Mr. Chairman, when Dr. LeClair mentioned the deal with the Hilton hotel and that there would be talks with Air Canada before any deal went through. I think that was in the evidence of June 10 of 1982, on page 68-22.

My question is what transpired with Air Canada in light of the \$1.6 million loss for CN Hotels and the Tower that was recorded in 1982? Your annual report also sets out in 1982 that preparations have begun for ending the arrangements under which Hilton Canada manages the Queen Elizabeth hotel in Montreal and the Hotel Vancouver. These hotels will be fully integrated with the CN chain on January 1, 1984. Is that still on stream? Will that end the Hilton relationship?

Along with this H-question of hotels is the supplementary question, what will be the cost, either incurred or estimated, to "develop a new identity" designed to project a distinctive image for CN Hotels?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there are quite a few questions. I will try my best, and if I forget some, please remind me.

On the chairman's facilities in Edmonton, you now remind me that we have endeavoured to talk to the chairman about that. I usually—what is the expression—let Caesar handle what are Caesar's obligations—and it was my impression that the chairman himself would be answering this. I was told recently that somehow he had, sir, talked to you personally about this or had some understanding about some of these answers that were supposed to be forthcoming. But I have to leave it there and just undertake to remind the chairman that that question is still outstanding.

Mr. Nowlan: I am not going to argue too much right now, Dr. LeClair, but your admonition of unto Caesar give Caesar and unto God give God has a real historical note in our Judaeo-Christian ethic. I know Mr. Horner has a very exalted position in many forums, but I would not want to raise him that high. Some people may think he should be below, but I do not; I personally get along well with Mr. Horner in a conservative way. But I will not press it right now.

[Traduction]

Je veux revenir sur ce qui a été dit de la situation de Nakina-Hornepayne. Monsieur le président, en une autre occasion je pense que ce serait une bonne idée de pousser davantage le raisonnement sur l'équilibre entre la responsabilité sociale d'une société de la Couronne et l'efficacité économique de l'exploitation. En espérant que peut-être à l'automne cela ferait un sujet vraiment intéressant.

Mes trois questions commencent par un H. La première est Hornepayne. Nous en avons déjà parlé; M. Dionne a traité ce sujet de façon très large et très valable.

Ma deuxième question commence aussi par un H, c'est au sujet du bureau ou de l'installation de M. Horner dans l'Ouest. Je sais que certaines questions ont été adressées au greffier. Je ne crois pas que nous ayons reçu de réponse jusqu'ici et je me demande simplement quelle est la situation.

Ma troisième question commence aussi par un H et il s'agit du témoignage entendu l'an dernier par le Comité, monsieur le président, lorsque le D^r LeClair a mentionné la transaction avec l'hôtel Hilton et a dit qu'il y aurait des pourparlers avec Air Canada avant qu'une affaire soit conclue. Je pense que c'était dans le témoignage du 10 juin 1982, à la page 68-22.

Que s'est-il passé avec Air Canada compte tenu de la perte de 1.6 million de dollars encourue en 1982 par les hôtels et la tour du CN? Votre rapport annuel précise également qu'en 1982 on a commencé à s'acheminer vers la fin des arrangements en vertu desquels Hilton Canada gère l'hôtel Reine Elisabeth de Montréal et l'Hôtel Vancouver. Le 1^{er} janvier 1984 ces hôtels seront pleinement intégrés à la chaîne du CN. Est-ce toujours valable? Est-ce que ce sera la fin des relations avec Hilton?

En plus de cette question sur les hôtels, il y a une question supplémentaire. Quel est le coût, encouru ou prévu, pour «créer une nouvelle identité,» pour donner une image distinctive des hôtels du CN?

M. LeClair: Monsieur le président, cela fait beaucoup de questions, et j'essaierai d'y répondre de mon mieux; si j'en oublie, veuillez me rappeler à l'ordre.

Au sujet des installations du président à Edmonton, vous me rappelez que nous nous sommes engagés à en discuter avec lui. Habituellement, comme on dit, je laisse à César ce qui est à César et, selon moi, c'est au président de répondre à cette question. Récemment on m'a dit qu'il avait communiqué personnellement avec vous à ce sujet ou s'était entendu avec vous sur certaines des réponses qui devaient être données sous peu. Mais je ne peux pas en dire davantage et je m'engage simplement à lui rappeler que la question est toujours sans réponse.

M. Nowlan: Je ne veux pas en débattre maintenant, monsieur LeClair, mais lorsque vous dites qu'il faut laisser à César ce qui est à César et à Dieu ce qui est à Dieu, cela a une connotation historique réelle dans notre éthique judéo-chrétienne. Je sais que M. Horner est très bien considéré dans bien des tribunes, mais je ne voudrais pas le mettre sur un piédestal. Beaucoup pensent qu'il devrait être en dessous, je ne sais pas, personnellement je m'entends bien avec lui de façon conservatrice. Mais je n'insisterai pas pour l'instant.

[Text]

[Translation]

• 1145

But you are the operational president of this Crown corporation and regardless of what the chairman himself might think, I think that is obviously an expense of the operation. And when you start talking about McKean and all that—not trying to equate the two—I think it is a very fair question that we should get an answer to in the way that I asked it last time, and not just leave it optional to the chairman to decide whether or not he wants to answer. I am not talking about his pay; I am talking about the costs of the western office, whether that be Edmonton, Edson or Pollockville.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I do not have the cost with me now. We will try to get you an answer. Whether it comes from my office or his presumably is irrelevant.

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. LeClair: But I will try to get you an answer.

The Chairman: I think that is a legitimate question.

Mr. LeClair: Now as to the others on Hilton and Air Canada, I think it was mentioned at the last meeting last year that we had approached Air Canada to see whether or not we could share the ownership of CN Hotels. We had done that and, for reasons which we are not privy to, Air Canada decided, at least for a while—and that “while” has lasted at least up until today—not to pursue any further negotiations with us. We were ready to go ahead. They decided after a while that they were not interested at this moment. And I think I have to underline that they told us, “at this moment”, and for the time being, we are not interested.

Coming to Hilton, it is true that we will be severing our relationship with Hilton. Hilton has managed the Queen Elizabeth in Montreal and the Hotel Vancouver for 25 years. The contract then was for 25 years; it now comes to an end on December 31 of this year, and we have decided to integrate those two hotels into our existing chain.

On the questions as to whether there will be a new identity program and how much it will cost, the answer is, no, there will not be a new identity program. The CN chain, of which, for example, the Chateau Laurier is one, Jasper Park Lodge, the Hotel MacDonald in Edmonton, are others, and you mentioned the Tower, the new convention hotel in Toronto, the Beausejour, the Hotel Newfoundland—that chain is growing. It is a mature chain. It is very well administered, I should say. We have announced, by the way, a new President of CN Hotels, who is coming in on July 1.

The implementation of the takeover is going very well, and we do not see that there will be a need to go for a new identity program, except that those two new hotels will lose their Hilton identity over time and will become two members of the CN family.

Mais vous êtes le président responsable de l'exploitation de cette société de la Couronne, et peu importe ce que pense le président du conseil, à mon avis c'est évidemment là une dépense d'exploitation. Lorsque vous commencez à parler de McKean et de tout cela, sans faire la comparaison entre les deux, je pense que la question est très juste et que nous devrions avoir une réponse de la façon dont je l'ai posée la dernière fois et pas seulement laisser le choix au président du conseil de répondre ou de ne pas répondre. Je ne parle pas de son salaire; je parle des coûts de son bureau dans l'Ouest, que ce soit à Edmonton, Edson ou Pollockville.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je n'ai pas ces informations avec moi; nous essaierons de vous obtenir une réponse. Que la réponse vienne de mon bureau ou du sien n'a pas d'importance, je présume.

M. Nowlan: En effet.

M. LeClair: Mais j'essaierai de vous obtenir une réponse.

Le président: Je pense que c'est une question légitime.

M. LeClair: Maintenant pour ce qui est des autres questions touchant Hilton et Air Canada, au cours de la dernière réunion de l'an dernier, nous avons dit avoir approché Air Canada pour voir s'il serait ou non intéressé à être copropriétaire des hôtels du CN. C'est ce que nous avons fait et pour des raisons que nous ne connaissons pas, Air Canada a décidé d'attendre un peu avant de poursuivre toute négociation avec nous et il se peut que cela ait duré au moins jusqu'à aujourd'hui. Nous étions prêts à aller de l'avant. Après un moment ils ont décidé que pour l'instant ils n'étaient pas intéressés. Je dois souligner qu'ils nous ont dit: «pour l'instant» nous ne sommes pas intéressés.

Au sujet de Hilton, il est vrai que nous allons mettre un terme à nos rapports avec Hilton. Hilton a géré le Reine Elizabeth de Montréal et l'hôtel Vancouver pendant 25 ans. Il s'agissait d'un contrat de 25 ans, qui expire le 31 décembre de cette année, et nous avons décidé d'intégrer ces deux hôtels à notre chaîne d'hôtels existante.

Quant à savoir s'il y aura un nouveau programme d'identité et quel en sera le coût, la réponse est non, et il n'y aura pas de nouveaux programmes d'identité. La chaîne CN dont fait partie, par exemple, le Chateau Laurier, le *Jasper Park Lodge*, l'hôtel MacDonald à Edmonton, vous avez mentionné la Tour de Toronto, le nouvel hôtel des congrès. le Beausejour, l'hôtel *Newfoundland*, cette chaîne d'hôtels est en expansion. C'est une chaîne qui a fait ses preuves. Je dois dire qu'elle est très bien administrée. Soit dit en passant, nous avons annoncé la nomination d'un nouveau président des hôtels du CN, lequel entrera en fonction le 1^{er} juillet.

Le déroulement et la prise en main se font très bien, et nous ne voyons pas la nécessité d'un nouveau programme d'identité, sauf qu'avec le temps ces deux nouveaux hôtels perdront leur identité Hilton et deviendront deux membres de la famille CN.

[Texte]

Mr. Nowlan: Just as a last question, I appreciate the answers as far as they have gone. I understand from what you said, Dr. LeClair, there is no ongoing discussion with Air Canada for an integration effort on hotels. So, not now but, again, if you will send it along or perhaps later check into this, there must have been some good reasons why you wanted to explore it—and I can see some logic to it . . .

Mr. LeClair: Yes.

Mr. Nowlan: —so I wonder whether there were surveys. Was there a consultant's report? And if it was a good idea to explore, I just wonder why it is not being explored more aggressively than, I gather, it was from your response to me today, in view of the fact that so many other major airlines in the world are so involved in hotels.

Mr. LeClair: Right. That is why we thought it was a good idea. But there were no exhaustive or extensive studies done. This was strictly done, at the beginning, at the level of Mr. Taylor and myself, and we decided to look further into it. Then Mr. Franklin met with some of the Air Canada officials. We developed a complete information package for them, at their request, of each hotel—the profitability or loss or what have you—and then we were advised that for the moment they did not want to pursue it. I do not think it had anything to do with the material we gave them. But that is speculation. You would have to ask them.

But our door is still open, and Air Canada knows that. We are still interested, for obvious reasons, as you mentioned. They are in the passenger business; we are out of the passenger business. Other airlines are in there. They have a very good image. They do a lot of advertising. They are in the business. We felt that it would be to the advantage of the hotel chains if the two sister Crown corporations could get together. Our door is still wide open on this. It would be our preference, if we could get together, to do just that.

• 1150

The Chairman: Could I have a brief supplementary? Do CN Hotels and Tower make a profit?

Mr. LeClair: Overall, I think the answer is no. I think Mr. Franklin can give you details, but there are some CN hotels which are very profitable, and others which are not. It is our hope that very soon they will all be profitable. They have been profitable in the past. The details of this year, Mr. Franklin can give you.

The Chairman: I do not need the details. I just wanted to ask that question.

Mr. Nowlan: Again, on a piece of paper that comes later, could we get a breakdown of it?

Mr. LeClair: Sure.

[Traduction]

M. Nowlan: Une dernière question. J'ai apprécié les réponses données. D'après ce que vous avez dit, Monsieur LeClair, il n'y a aucune discussion en cours avec Air Canada pour l'intégration de vos efforts dans le domaine hôtelier. Peut-être pas maintenant, mais vous pourriez répondre plus tard et peut-être vérifier la chose, il devait avoir d'excellentes raisons pour que vouliez explorer cette possibilité, et je peux comprendre pourquoi . . .

M. LeClair: Oui.

M. Nowlan: . . . alors je me demande s'il y a eu des études effectuées. Y a-t-il eu un rapport d'experts-conseils? Si c'est une bonne idée à explorer, je me demande pourquoi on ne le fait pas de façon plus dynamique que vous ne le faites d'après la réponse que vous m'avez donnée aujourd'hui. Étant donné qu'il y a tellement d'autres grandes compagnies aériennes de par le monde, qui sont actives dans le domaine hôtelier.

M. LeClair: En effet. C'est pourquoi nous avons pensé que c'était une bonne idée. Mais il n'y a eu aucune étude exhaustive ou étendue. Au départ ce fut strictement entre M. Taylor et moi-même, et nous avons décidé d'étudier la question davantage. Ensuite M. Franklin a rencontré certains cadres d'Air Canada. A leur demande nous avons préparé pour eux une trousse d'information sur chaque hôtel, bilan des profits ou des pertes ou tout le reste, et on nous a informés que pour l'instant ils ne désiraient pas pousser plus loin les pourparlers. Je ne pense pas que c'est à cause de l'information que nous leur avons fournie. Mais ce n'est que de la spéculation, il faudra leur poser la question.

Mais notre porte est toujours ouverte, et Air Canada le sait. Nous sommes toujours intéressés pour des raisons évidentes, comme vous l'avez dit. Ils s'occupent des services voyageurs et nous également. D'autres lignes aériennes sont aussi dans ce domaine. Ils ont une très bonne image, ils font beaucoup de publicité, ils sont dans ces domaines d'activité. Nous avons pensé que cela profiterait aux chaînes d'hôtels si les deux sociétés de la Couronne sœurs se réunissaient. Notre porte est toujours grande ouverte. Nous préférierions nous réunir pour faire exactement cela.

Le président: Puis-je poser une brève question supplémentaire? Est-ce que les hôtels et la Tour du CN ont réalisé un profit?

M. LeClair: En général, je pense que la réponse est non. Je vois que M. Franklin peut vous donner des précisions, mais certains hôtels du CN sont très rentables, et d'autres ne le sont pas. Nous espérons que sous peu ils le seront tous. Ils l'ont été par le passé. M. Franklin peut vous donner des précisions pour cette année.

Le président: Ce n'est pas nécessaire, je voulais simplement poser cette question.

M. Nowlan: Pourrions-nous en obtenir la ventilation par écrit, plus tard?

M. LeClair: Bien sûr.

[Text]

Mr. Nowlan: As I understand it, it was a \$1.6 million loss last year.

Mr. LeClair: No. I think, Mr. Chairman, you will find if we give you the details—and I think we should; those are mostly from the Hilton-operated hotels—our side of the so-called overall operation did not lose that much. But we will give you the details of this.

The Chairman: Thank you very much.

The final intervener, before we go in camera, is Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Thank you, Mr. Chairman.

Dr. LeClair, the main reason why I will be taking up some of your time today and some of the time of the committee is to ask for an investigation as to why an employee position was eliminated from the TerraTransport bus terminal at Gander, Newfoundland. Now, that might seem a small matter, but to me it is a very big matter. It is a very big concern to me, and it is a very big concern to many people in the community of Gander and the travelling public.

Before I tell you why I want the answer to that question, I want to commend Canadian National and Dr. LeClair. I have been very impressed with what I have read about him and what I have heard him say. I am very impressed with his employees. He now has Michael Kirby, who answers his mail within 24 hours. He has some excellent PR in Mr. Smith, here on the hill. I get along extremely well—at least, I get good service from Mr. Clark with TerraTransport in Newfoundland, and Fabian Kennedy—excellent employees—and Mr. Symonds of Terra Nova Tel in Gander.

Sometimes, Dr. LeClair, I think that perhaps I cannot understand why any of these people would make any bad decisions, and I sometimes think there is a Big, Bad Wolf somewhere, hidden away, in the corporate structure, who makes the decisions and who orders that certain changes be made.

Let us look at Terra Nova Tel. They had, according to my information, a very large profit in 1982, compared to the other entities that come under CN Communications. I know at CN/CP the profit margin was up very slightly. With Northwest Tel—of course, it is difficult times as far as that entity is concerned, and the telecommunications terminal systems which is just coming into place. You hope to have a profit in 1983 from that particular section.

But Terra Nova Telecommunications—excellent management, excellent employees—I believe turned over quite a profit in 1982. I would like for you to explain to the committee why we saw such an increase in profit; my estimate is around 40% in 1982, compared to all of your other enterprises, which experienced relative declines in profits or increases in losses.

The Chairman: Dr. LeClair.

[Translation]

M. Nowlan: Si j'ai bien compris, la perte de l'an dernier se chiffrait à 1, 6 million de dollars.

M. LeClair: Non. Monsieur le président, vous constaterez si nous vous donnons les détails... et je pense que nous devrions le faire, car ces pertes sont surtout imputables aux hôtels gérés par Hilton... de notre côté, ce que l'on appelle les exploitations en général, les pertes ne sont pas aussi importantes. Mais nous vous fournirons les détails sur tout cela.

Le président: Merci beaucoup.

Le dernier intervenant avant que nous siégions à huis clos est M. Baker.

M. Baker (Gander—Twillingate): Merci, monsieur le président.

Docteur LeClair, si je prends une partie de votre temps aujourd'hui et une partie du temps du Comité, c'est surtout pour demander une enquête sur la raison pour laquelle un poste d'employé a été éliminé au terminus d'autobus TerraTransport à Gander, Terre-Neuve. Or, cette question peut paraître peu importante, mais pour moi elle l'est beaucoup. C'est une très grande préoccupation pour moi comme ce l'est pour bon nombre de gens de Gander et pour les voyageurs.

Avant de vous dire pourquoi je veux une réponse à cette question, je tiens à féliciter le Canadien National et le docteur LeClair. J'ai été très impressionné par ce que j'ai lu et entendu à son sujet. Je suis très impressionné par ces employés. Il a maintenant à son service Michael Kirby, qui répond à son courrier dans les 24 heures. Il a un excellent relationniste sur la Colline en la personne de M. Smith. Je m'entends extrêmement bien... du moins j'obtiens un excellent service de M. Clark avec TerraTransport à Terre-Neuve, et Fabian Kennedy... d'excellents employés... et M. Symonds de Terra Nova Tel à Gander.

Parfois, Monsieur LeClair, je m'estime incapable de comprendre pourquoi une de ces personnes prendrait une mauvaise décision et je me demande parfois s'il n'y a pas un grand méchant loup caché quelque part dans la structure corporative qui prend des décisions et ordonne que l'on fasse certains changements.

Jettons un coup d'oeil à Terra Nova Tel. D'après mes informations, en 1982 ils ont réalisé des profits importants par rapport à d'autres entités relevant des communications du CN. Je sais que pour le CN/CP la marge de profit était très légèrement à la hausse. Pour ce qui est de *Northwest Tel*... bien sûr les temps étaient difficiles pour cette exploitation, et les systèmes de terminaux et de télécommunications venaient tout juste d'être mis en place. Vous espérez réaliser des profits en 1983 dans cette partie de votre exportation.

Mais pour ce qui est de Terra Nova Télécommunications... gestion excellente, employés excellents... je pense que le profit était très important en 1982. Je voudrais que vous expliquiez au Comité pourquoi il y a eu une telle augmentation de profit; d'après moi c'est de l'ordre de 40 p. 100 en 1982, alors que toutes vos autres entreprises ont connu un déclin relatif des profits ou une augmentation de leurs pertes.

Le président: Monsieur LeClair.

[Texte]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there were two questions. The first one was the one employee position in the bus terminal in Gander. TerraTransport is under Mr. Lawless. I hope that the wolf you are talking about is not Mr. Lawless. If he knows anything about this, I will ask him to mention it now; if not, we will do it in writing to the clerk of the committee.

• 1155

Mr. Lawless: I would like to say I know nothing about this, except that the bus operation continues to lose money in Newfoundland. We will get you an answer with respect to this specific request on the employee in Gander.

Mr. LeClair: With respect to the second question, Mr. Franklin is in charge of the Terra Nova Tel operations; and hopefully, he can answer your question on that.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Baker, there are a couple of things I should respond to. First of all, in absolute terms, and indeed, in rate of return on investment terms, Terra Nova Tel is the lowest-profit-maker we have within the communications division, other than the one you mentioned, Telecommunications Terminal Systems, which was just formed last year.

The rate of return of Terra Nova Tel is somewhere in the order of 7% return on its investment, and that was a high for it in 1982. I am not being critical, because it is coming along very nicely. We are putting \$10 million to \$12 million to \$14 million in a year into expanding the plant there and into modernizing it. The reason why we are getting the increases in profit that you mention is that indeed, we are investing this money in the property for productivity and for expansion and growth.

I think the number you see in the annual report in the way of profit is before taxes. When you make a provision for taxes, I think the return... The profit in 1982 was around \$2.4 million; and as I say, I think that is around 6% or 7% return on its investment.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Do you not have the same tax problems with all your companies? When you look at their profit margin in 1981, you come up with a figure of about \$3 million.

Mr. Franklin: Before tax, that is correct.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Yes. In 1982, you came up with a profit of \$4.2 million.

Mr. Franklin: That is correct.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I do not get your point. Everybody has to face taxes, every portion of your enterprise. What is your point there? I do not understand that.

Mr. Franklin: My point, sir, is that the increase from \$3 million to \$4.2 million, I think you said, seems like a very large increase in absolute terms. I was merely wanting to put the record straight, that if you look at it on an after-tax basis,

[Traduction]

M. LeClair: Monsieur le président, il y avait deux questions. La première c'était un poste d'employé au terminus d'autobus de Gander. TerraTransport relève de M. Lawless. J'espère que le loup dont vous parlez n'est pas M. Lawless. S'il en sait quelque chose, je lui demanderai de le dire maintenant sinon nous répondrons par écrit au greffier du Comité.

M. Lawless: J'aimerais dire que je n'en sais absolument rien sauf que le service d'autobus continue de faire de l'argent à Terre-Neuve. Nous vous enverrons une réponse au sujet de cette demande concernant l'employé de Gander.

M. LeClair: Quant à la deuxième question, le responsable de l'exploitation de Terra Nova Tel est M. Franklin, et j'espère qu'il peut vous répondre.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Baker, il y a plusieurs choses auxquelles je devrais répondre. D'abord, en termes absolus et en fait; en termes de taux de rendement sur les investissements, Terra Nova Tel a le plus bas rendement à l'intérieur de notre division des communications, sauf les systèmes de terminus de télécommunications que vous avez mentionnés et qui ont été créés l'an dernier.

Pour Terra Nova Tel, le taux de rendement sur l'investissement est de l'ordre de 7 p. 100, et il s'agit là d'un sommet atteint en 1982. Je ne dis pas cela pour critiquer, car les choses vont bien. Nous investissons de 10 à 12 ou 14 millions de dollars par année pour l'agrandissement et la modernisation de cette installation. La raison pour laquelle nous avons ces augmentations de profit que vous avez mentionnées, c'est que nous investissons ces fonds dans la propriété pour la productivité, l'expansion et la croissance.

Je pense que les chiffres que vous voyez dans le rapport annuel vous indiquent les profits avant impôt. Lorsque vous faites une provision pour impôt, je pense que le rendement... En 1982 le profit était aux environs de 2,4 millions de dollars, et je le répète, cela représente un rendement de 6 ou 7 p. 100 sur les investissements.

M. Baker (Gander—Twillingate): N'avez-vous pas les mêmes problèmes fiscaux avec toutes vos compagnies? Lorsque l'on regarde leurs profits en 1981, cela représente environ 3 millions de dollars.

M. Franklin: Avant impôt, oui, c'est exact.

M. Baker (Gander—Twillingate): Oui. En 1982 vous avez réalisé un profit de 4,2 millions de dollars.

M. Franklin: En effet.

M. Baker (Gander—Twillingate): Je ne vois pas où vous voulez en venir. Tout le monde doit payer des taxes, chaque partie de votre entreprise. Où voulez-vous en venir? Je ne comprends pas.

M. Franklin: Ce que je veux dire, monsieur, c'est que l'augmentation de 3 à 4,2 millions de dollars, comme vous l'avez dit, semble une augmentation importante en chiffres absolus. Je voulais simplement mettre les choses au clair, à

[Text]

which we do with all our divisions, it is an increase from \$1.9 million, I think it was, to \$2.4 million. I am not debating that there is an increase.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): No.

Mr. Franklin: This is an increase; there is no question about it. It is derived from the fact that we continue to expand and modernize that plant and increase the capacity of its revenue-generating ability and also increase productivity. That is what is bringing about the improved profits you see there.

In 1982, I think we invested something in the order of \$12 million to \$14 million in order to derive that increase in profitability you are talking about; and we are going to continue to do that in that property, because it is one of our jewels, we think. Despite its inadequate rate of return at the moment, we think we can make an adequate return on it in the future. But it takes money to make money, and we are going to continue to invest in it.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I would like to ask just one more question, Mr. Chairman.

Mr. Lawless, you said the bus system in Newfoundland continues to lose money. So what else is new? When the railway was there, you lost money on the railway. But how much of a loss did you have on the bus system compared to the rest of Terra Nova Tel's operations? Is that a big loss you are having with the bus system?

Mr. Lawless: In spite of the growing Roadcruiser volumes, we experienced a loss of approximately \$400,000 on the Roadcruiser operations. Part of that comes about as a result of a decision that was made to limit our increase that was allowed by the Canadian Transport Commission. We were allowed to make two increases in 1982 and two in 1983 of 9%.

• 1200

When the 6 and 5 decree came in, we had only by that time got our one increase of 9%. The second one was limited to 6%, and this year we will be limited to 5%. So our ability to overcome that loss by introducing the 9% increases that were decreed by the CTC—have not been able to be implemented. So we are still losing money.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): If you had the passenger service on in the railway, you would lose much more money than \$400,000 a year.

Mr. Lawless: You are entirely right; and we are glad that the passenger service is now being provided by the buses; and the buses, while they lose money, certainly do not lose as much money as the railway operation would lose.

The Chairman: You referred to 9% increases decreed by the CTC. Do you mean decreed, or approved?

Mr. Lawless: I am sorry. I made a poor choice of words. We did apply. The CTC looked at our costs and revenues and allowed these increases to take place, as I have outlined, as 9% increases.

[Translation]

savoir que si l'on considère les choses après impôt, ce que nous faisons pour toutes nos divisions, c'est une augmentation de 1,9 à 2,4 millions de dollars. Je ne nie pas qu'il y a eu une augmentation.

M. Baker (Gander—Twillingate): Non.

M. Franklin: C'est une augmentation, cela va de soi. Cela est dû au fait que nous continuons d'agrandir et de moderniser cette installation, et d'accroître sa capacité de produire des recettes et aussi d'accroître sa productivité. C'est pour cette raison que l'on a une amélioration des profits.

En 1982, je pense que nous avons investi de 12 à 14 millions de dollars afin d'arriver à cet accroissement de rentabilité dont vous parliez; et nous allons continuer, car cette installation représente l'un de nos joyaux, d'après nous. En dépit du taux de rendement insuffisant pour l'instant, nous pensons pouvoir obtenir un taux de rendement satisfaisant à l'avenir. Mais il faut de l'argent pour faire de l'argent et nous allons continuer d'y investir.

M. Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le président, j'aimerais poser une dernière question.

Monsieur Lawless, vous avez dit que le système d'autobus à Terre-Neuve était toujours déficitaire. À part cela, qu'y a-t-il de nouveau? Lorsque vous aviez les chemins de fer, vous perdiez de l'argent. Quelle est la perte encourue par le système d'autobus par rapport au reste des exploitations de Terra Nova Tel? S'agit-il d'une perte importante?

M. Lawless: En dépit du volume à la hausse pour le *Roadcruiser*, cette exploitation a subi une perte d'environ \$400,000. Une partie de cette perte est attribuable à la décision de limiter l'augmentation que nous avait accordée la Commission canadienne des transports. La Commission nous avait autorisé à faire deux augmentations de 9 p. 100 en 1982 et deux de 9 p. 100 en 1983.

Lorsque le décret sur les 6 et 5 est arrivé, nous avions seulement appliqué une augmentation de 9 p. 100. La deuxième a été limitée à 6 p. 100, et cette année nous serons limités à 5 p. 100. Donc notre capacité de combler la perte causée par des augmentations de 9 p. 100 accordées par la CCT... a été limitée. Nous perdons toujours de l'argent.

M. Baker (Gander—Twillingate): Si vous aviez toujours le service voyageur ferroviaire, vous perdriez beaucoup plus que \$400,000 par année.

M. Lawless: Vous avez tout à fait raison, et nous sommes ravis que le service voyageur se fasse maintenant par autobus; les autobus, même s'ils perdent de l'argent, n'en perdent certainement pas autant qu'en perdrait le service ferroviaire.

Le président: Vous avez mentionné des augmentations de 9 p. 100 décrétées par la CCT. Est-ce que vous voulez dire décrétées ou approuvées?

M. Lawless: Je m'excuse. J'ai mal choisi mes mots. Nous avons fait une demande à la CCT, qui a étudié nos coûts et revenus et nous a accordé ces augmentations de 9 p. 100, comme je l'ai dit.

[Texte]

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I would hope that in any orders emanating from central office as far as profit margins are concerned on the bus service you would take into account exactly what you have said, compared to the rail passenger service, and that you would not go too hard on the Newfoundland operation as far as numbers of man-years are concerned, in showing this absolute profit that you appear to be concentrating on in all your services.

Mr. Lawless: It was in that process that we had applied for the appropriate fare level. We are disappointed that we are still losing money, but we hope we will get back into a situation where there is a break-even or a profit position and we will be able to protect the employees for the future.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin, I believe, had a question or two he wanted to put.

Mr. Benjamin: Just a couple, Mr. Chairman. The first one is a quickie.

The Chairman: What does that mean about the second one?

Mr. Benjamin: The CN has been having problems with U.S. customs shortening their hours on your run from Winnipeg to Thunder Bay. About 10 miles of track run through Minnesota, and the U.S. customs' shortening their hours has given you problems about getting trains cleared through border crossings. Have you solved that? Are you still having problems? Or should we be asking the government to raise a little hell with the U.S.?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, yes, we were having major problems. We were notified by the U.S. customs that they were going to go on an eight-hour day at Warroad, Minnesota, and that would in effect have backed up our trains on both sides of the border. As a result of asking the Minister of Transport and the Canadian customs group—Mr. Giroux—to contact the Americans, we now have that effectively stopped and they are operating a full shift and they have told us that they will continue to operate full shifts. So I am happy to say it has been resolved on that basis.

Mr. Benjamin: Most of your grain goes through that area, does it not?

Mr. Lawless: And other traffic, too.

Mr. Benjamin: Right.

One other matter, Mr. Chairman. I would like to ask the president and the chairman if they would table with the committee a copy of their acquisition proposals of the 3,100 miles of track of Milwaukee Road in the United States.

I believe you have received approval of the Justice Department, but you are still waiting for ICC approval in the takeover of the Milwaukee Road. Also, would you give the committee the amount of money involved in the acquisition of that road, that railway line, and what additional debts CN, through its subsidiary, would take on. I understand some of

[Traduction]

M. Baker (Gander—Twillingate): J'espère que, dans toute directive émanant du bureau central et touchant la marge de profit du service d'autobus, vous tiendrez compte de ce que vous venez de dire comparativement au service voyageur ferroviaire et que vous ne serez pas trop dur envers l'exploitation de Terre-Neuve pour ce qui est du nombre d'années-personnes, en montrant ce profit absolu que vous semblez viser dans tous vos services.

M. Lawless: C'est dans le cadre de cette démarche que nous avions fait une demande pour des tarifs suffisants. Nous sommes déçus de perdre toujours de l'argent, mais nous espérons arriver à faire nos frais ou à faire des profits, et nous serons en mesure de protéger les employés pour l'avenir.

Le président: Merci.

Monsieur Benjamin, je pense que vous vouliez poser une question.

M. Benjamin: Simplement deux, monsieur le président. D'abord une petite question.

Le président: Qu'est-ce que cela augure pour la deuxième?

M. Benjamin: Le CN a eu des problèmes avec les douanes américaines, qui ont raccourci leurs heures sur votre trajet de Winnipeg à Thunder Bay. Il y a environ 10 milles de voies ferrées qui traversent le Minnesota et le fait que les douanes américaines ont réduit leurs heures de travail vous pose des problèmes lorsque vos trains doivent traverser les frontières. Avez-vous résolu cela? Avez-vous toujours des problèmes? Ou devrions-nous demander au gouvernement de faire des pressions auprès des États-Unis?

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Benjamin, oui, nous avons de graves problèmes. Les douanes américaines nous ont avisés qu'ils adopteraient des quarts de huit heures à Warroad, Minnesota, de sorte que cela aurait retardé nos convois des deux côtés de la frontière. Après avoir demandé au ministère des Transports et au groupe canadien des douanes... M. Giroux... de communiquer avec les Américains, nous avons effectivement mis fin à cela et ils fonctionnent maintenant sur un quart complet et ils nous ont avisé qu'ils continueraient de le faire. J'ai donc le plaisir de vous dire que la question a été résolue.

M. Benjamin: La plupart de vos céréales sont acheminées par cette voie, n'est-ce pas?

M. Lawless: Et d'autres produits également.

M. Benjamin: En effet.

Une autre question, monsieur le président. Je voudrais demander au président du Conseil et au président s'ils déposeront auprès du Comité un exemplaire de leurs propositions d'achat de trois 3,100 milles de voies ferrées de Milwaukee Road aux États-Unis.

Je pense que vous avez reçu l'approbation du ministère de la Justice, mais vous attendez toujours l'approbation de l'ICC pour la prise en main de Milwaukee Road. Pourriez-vous aussi dire au Comité quel est le montant de l'acquisition de cette voie ferrée et quels emprunts additionnels le CN devra contracter par l'intermédiaire de ces filiales. Je crois que

[Text]

them are owing to the U.S. Treasury as a result of their bankruptcy of the Milwaukee Road. I am wondering if we could have copies of those acquisition proposals and a breakdown of what the prices are.

• 1205

The Chairman: Dr. LeClair, please.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the first thing I want to mention is that we have not yet acquired an option. There are still some hurdles on both sides of the border. For example, here we would have to have an order in council, among other things.

As to tabling at this time with the committee the document itself, or the acquisition papers, I wonder, sir, if I could take that under advisement. My purpose here is that I would like to meet the hon. member's concern and give him all the information. On the other hand, this is not yet a transaction, and it is a transaction with a private railway; it is also in another country. So there are aspects of this that I would like to look at. But I would like to assure the hon. gentleman that I will do the best I can to give him satisfaction on this. At this moment, because I did not expect that one, there is information that I would have to look at again.

The Chairman: Dr. LeClair, is that acquisition proposal public anywhere else?

An hon. Member: It is in the States.

Mr. LeClair: I think it might be. Of course, if it is there we will be giving it to you. My problem is that, as I said, it is an option, and it is still under discussion. It is not a final thing; it is still something that is being negotiated.

I want to assure Mr. Benjamin that we will try the best we can. Obviously, if it is public in the U.S., then we have much less of a problem. We will try to give you satisfaction on this one.

The Chairman: Okay, I think we can leave it at that for now.

Mr. Benjamin: No, we cannot, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: I can get more information out of U.S. newspapers than I can get out of the management and board of Canadian National. They have already filed their acquisition proposal with the Interstate Commerce Commission in the United States. It is public.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I am not saying we will not give it. I do not have it today.

Mr. Benjamin: Well, okay.

Mr. LeClair: I would give it today, but I am saying that I will look into it. If it is available, if I can give it, we will put it to the committee as soon as we can.

[Translation]

certaines de ces dettes sont dues au Trésor américain, suite à la banqueroute de Milwaukee Road. Je me demande si nous pourrions obtenir copie de ces propositions d'acquisition et la ventilation de ces prix.

Le président: Monsieur LeClair, s'il vous plaît.

M. LeClair: Monsieur le président, la première chose que je tiens à dire, c'est que nous n'avons pas encore d'option d'achat. Il y a encore des obstacles à surmonter des deux côtés de la frontière. Par exemple ici nous devrions avoir un décret en conseil, entre autres choses.

Pour ce qui est de déposer auprès du Comité les documents comme tels ou les documents d'acquisition, puis-je prendre cette question en délibéré, monsieur. Mon intention, c'est de répondre aux préoccupations de l'honorable député et de lui fournir tous les renseignements. Mais cette transaction n'est pas encore terminée, il s'agit d'une transaction avec un chemin de fer privé, et qui plus est avec un pays étranger. Il y a donc certains aspects de la question que je désirerais étudier. Mais je tiens à assurer l'honorable député que je ferai de mon mieux pour lui donner satisfaction. Pour l'instant, étant donné que je ne m'attendais pas à cette question, il y a des informations que je devrai vérifier à nouveau.

Le président: Monsieur LeClair, est-ce que cette proposition d'achat est publique quelque part ailleurs?

Une voix: Elle l'est aux États-Unis.

M. LeClair: Probablement. Bien sûr, si c'est le cas, nous vous la remettons. Je le répète, le problème que cela pose, c'est qu'il s'agit d'une option et que cette option fait toujours l'objet de discussions. Rien n'est officiel, c'est quelque chose qui fait l'objet de négociations.

Je tiens à assurer M. Benjamin que nous ferons de notre mieux. Évidemment si l'offre est publique aux États-Unis, alors le problème est beaucoup moins grave. Nous essaierons de vous donner satisfaction dans ce cas-ci.

Le président: Très bien. Je pense que cela suffit pour l'instant.

M. Benjamin: Non, monsieur le président, cela ne suffit pas.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Je peux obtenir plus de renseignements dans les journaux américains que de la direction et du conseil du Canadien national. Ils ont déjà déposé leur proposition d'achat auprès de la *Interstate Commerce Commission* des États-Unis, c'est donc public.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne dis pas que nous ne la donnerons pas. Je ne l'ai pas avec moi.

M. Benjamin: Bien, cela va.

M. LeClair: Je vous la donnerai aujourd'hui, je vais m'occuper de la chose. Si c'est disponible, si je puis la donner, nous la remettons au Comité le plus tôt possible.

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes. Should the proposal be approved and go through, would you also include whatever additional debts, besides the purchase price, CN will be taking over?

Mr. LeClair: This will be as complete as possible. As the hon. member knows, the debt of the Milwaukee road is probably public knowledge anyway. We will look into this, including the assets.

Mr. Benjamin: Finally, Mr. Chairman, I would like to ask: How does Canadian National, through its subsidiary, propose to finance this proposal, should it go through? Will it be funds borrowed in the United States, borrowed in Canada, or a combination of both? Will it rely only on the borrowing capacity of its U.S. subsidiary, or will you have to use some of the borrowing capacity of Canadian National?

Mr. LeClair: Well, Mr. Chairman, again we would, as part of what we would table. But I would like to tell Mr. Benjamin right now that there are no funds involved here. There would be no cash outlay on the part of Canadian National or of our subsidiary.

Mr. Benjamin: No, but I am talking about borrowings.

Mr. LeClair: No.

Mr. Benjamin: There will not be?

Mr. LeClair: No.

Mr. Benjamin: You are going to pay cash on the barrel-head?

Mr. LeClair: We are not going to pay a thing.

Mr. Benjamin: Well, that is not bad. You have 3,100 miles of track for nothing?

Mr. LeClair: It has to do with the traffic that we can put on that road, which is controlled by both CN and Grand Trunk. By putting the traffic on that road, it converts it from possibly a railway that is not viable to a railway that is very viable. It has to do with what that can do to make this a viable railway. Those things can be done without cash.

We said that once before, Mr. Chairman, on another acquisition, where we would not put one penny. We kept our word on that one; we did not put any new money in that other acquisition. If this one does not turn out the way we think, then we will not acquire it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, really . . .

The Chairman: Your final question, Mr. Benjamin. That should be music to your ears.

Mr. Benjamin: Why can they not do that to fix up rail lines in western Canada for nothing? Well, I guess they are; at the expense of taxpayers and grain farmers, they will do it for nothing.

[Traduction]

M. Benjamin: Oui. Si la proposition est approuvée et que les choses vont de l'avant, pourriez-vous aussi inclure, en plus du prix d'achat, les dates additionnelles que le CN devra assumer?

M. LeClair: La réponse sera le plus complète possible. Comme l'honorable député le sait la dette de Milwaukee road est probablement du domaine public de toute façon. Nous vous donnerons ces renseignements, y compris les actifs.

M. Benjamin: Finalement, monsieur le président, je voudrais savoir comment le Canadien national se propose de financer cette proposition par le truchement de ses filiales, si elle est acceptée? Est-ce que les fonds seront empruntés aux États-Unis, au Canada, ou dans les deux pays? Est-ce que le Canadien national se fiera uniquement au pouvoir d'emprunt de sa filiale américaine ou devra-t-il utiliser en partie son propre pouvoir d'emprunt?

M. LeClair: Eh bien, monsieur le président, encore une fois cela sera compris dans la réponse que nous vous ferons. Mais j'aimerais dire à M. Benjamin qu'il n'y a aucun fond d'engagé. Il n'y aura aucun déboursé comptant de la part de Canadien national ou d'une autre filiale.

M. Benjamin: Non, mais je parle d'emprunts.

M. LeClair: Non.

M. Benjamin: Il n'y en aura pas?

M. LeClair: Non.

M. Benjamin: Vous allez payer argent comptant?

M. LeClair: Nous ne paierons rien.

M. Benjamin: Bien, ce n'est pas trop mal. Vous allez obtenir 3,100 milles de voies ferrées pour rien?

M. LeClair: Il s'agit du trafic que nous pouvons amener sur cette voie ferrée, qui est contrôlé par le CN et par Grand Trunk. En y amenant le trafic, on la transforme, d'une voie ferrée qui n'est peut-être pas rentable, en une voie ferrée qui le sera beaucoup. Il s'agit de ce que nous pouvons faire pour rendre cette voie ferrée rentable. Ces choses-là peuvent être faites sans comptant.

Nous l'avons déjà dit, monsieur le président, au sujet d'une autre acquisition où nous n'avons pas déboursé un sou. Nous avons honoré notre parole à ce moment-là, nous n'avons déboursé aucun argent pour cette autre acquisition. Pour celle-ci si les choses ne se passent pas comme nous le voulons, alors nous ne l'achèterons pas.

M. Benjamin: Monsieur le président, vraiment . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin. Vous devriez être heureux d'entendre cela.

M. Benjamin: Pourquoi ne peuvent-ils pas faire la même chose pour réparer gratuitement les voies ferrées dans l'Ouest canadien? Eh bien, je présume qu'ils le feront gratuitement aux dépens des contribuables et des producteurs de céréales.

[Text]

[Translation]

• 1210

Mr. Chairman, I would like to ask also if CN management and their subsidiary envisage that should they succeed in acquiring this trackage in the United States . . . is that to deal with the normal north-south traffic—Canadian exports, U.S. imports? Is that the action you are after? If so, what other action are you after in terms of freight traffic? I am thinking here of east-west Canadian traffic, if you find that you could move some east-west Canadian traffic at better rates or faster time, traffic of any kind that would normally travel east-west, from western Canada to eastern Canada, Thunder Bay, the St. Lawrence Seaway, or your rail lines right through east-west Canada. Are you looking at that as part of the action, too, or is it only the north-south traffic?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think it may be neither, but I will let Mr. Lawless answer. I think it has a lot to do with the survival of grain . . .

Mr. Benjamin: Let me just remind you that the minister responded to me in the House a few days ago that this was north-south traffic. For example, you would not move a trainload of grain to Minneapolis or Kansas City and ship it to New Orleans instead of through Thunder Bay. The minister assured me that since we were the biggest trading partners you were after the north-south traffic, and I want to know if that is all you are after.

Mr. LeClair: Mr. Lawless.

The Chairman: Mr. Lawless, and then I am going to move very briefly to Mr. Olivier; and then we are going to go into an in camera session.

Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, actually the purpose of the acquisition of the Milwaukee road is largely centred around the American properties which we own, particularly the Grand Trunk Western and the DTI Railroad. As you know, there are many mergers taking place in the United States, and we have a great deal of concern about our property known as the Grand Trunk Western Railway. This acquisition of the Milwaukee road is mainly to strengthen our position there, enhance our position there, because these railways connect through the belt line in Chicago. It will also allow Canadian National, CN Rail, to funnel their traffic that now funnels through Duluth connecting with the Burlington Northern, the Chicago Northwestern Railway, the Sioux Line, and indeed, the Milwaukee to move as much traffic as we can over the Milwaukee road, open up gateways into Kansas City and into other railroads that we now do not connect with. So that enhances our north-south activity.

The Milwaukee road, as you know, used to run right into the west coast of the United States and up into Vancouver. It is now just a railway that operates east and west and it only

Monsieur le président, j'aimerais savoir également si la direction de CN et de sa filiale prévoit que si elle réussit à obtenir les rails aux États-Unis . . . est-ce dans le but d'obtenir une plus grande part du trafic nord-sud—c'est-à-dire exportations canadiennes, importations américaines? Est-ce cela votre objectif? Dans l'affirmative, prévoyez-vous de vous charger d'autres activités dans le domaine du trafic de fret? Je songe au trafic canadien est-ouest; pensez-vous que vous pourriez peut-être assurer ce service à un meilleur tarif ou en moins de temps - je parle de toutes sortes de trafic entre l'ouest et l'est du Canada, en passant par Thunder Bay, la voie maritime du Saint-Laurent et ainsi de suite, jusqu'à l'autre bout du pays. Envisagez-vous d'accroître vos activités dans ce secteur également ou celles-ci seront-elles limitées au trafic nord-sud?

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai l'impression que ce ne sera peut-être ni l'un ni l'autre, mais je demanderai à M. Lawless de vous répondre. Dans une grande mesure, je pense que cela concerne la survie des . . .

M. Benjamin: Permettez-moi de vous rappeler qu'en réponse à une question qui lui été posée à la Chambre il y a quelques jours, le ministre a déclaré qu'il s'agissait du trafic nord-sud. Par exemple, vous ne feriez pas passer par la Nouvelle-Orléans, plutôt que par Thunder Bay, un train transportant des céréales à Minneapolis ou Kansas City. Le ministre m'a assuré qu'étant donné que le Canada est le principal partenaire commercial des États-Unis, il s'agirait du trafic nord-sud, et je voudrais savoir si vous cherchez à vous charger d'autres activités aussi.

M. LeClair: Monsieur Lawless.

Le président: Monsieur Lawless, et ensuite je donnerai la parole à M. Olivier; après cela, nous tiendrons notre séance à huis clos.

Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président et monsieur Benjamin, en fait, l'acquisition du tronçon de Milwaukee vise principalement nos entreprises américaines, surtout le *Grand Trunk Western* et le *UTI Railroad*. Comme vous le savez, plusieurs compagnies sont en train de fusionner aux États-Unis, et nous nous inquiétons quelque peu de l'entreprise que nous possédons, à savoir la *Grand Trunk Western Railway*. Nous voudrions acquérir le tronçon de Milwaukee principalement pour renforcer notre position à cet endroit, étant donné que ces chemins de fer sont reliés à la ligne de Chicago. Grâce à cette acquisition, Canadian National pourra canaliser son trafic, qui passe maintenant par Duluth, pour le relier avec *Burlington Northern, Chicago Northwestern Railway*, la ligne de Sioux et, bien sûr, le tronçon de Milwaukee pour maximiser le trafic sur cette ligne et nous donner accès à Kansas City et à d'autres chemins de fer auxquels nous ne sommes pas reliés actuellement. Cela aura pour effet d'améliorer et d'accroître nos activités nord-sud.

Vous n'êtes sans doute pas sans savoir que la ligne de Milwaukee passait jusque sur la côte ouest des États-Unis et montait ensuite à Vancouver. Ce chemin de fer se charge maintenant du trafic est-ouest uniquement et ne va pas plus

[*Texte*]

comes as far as Minnesota at the moment. So it is no longer a competitive road; it is an end-to-end connecting road.

We have no intention, nor could I see any circumstances which would benefit us by putting what you call east-west Canadian traffic over that route. It would be a non-competitive route, and it is highly unlikely that there would be any traffic from eastern Canada that would find its way onto the Milwaukee road through the Grand Trunk or western Canadian traffic that would be destined to eastern Canadian destinations that would find its way over that route.

Mr. Benjamin: What is a stockcar of your grain company . . .

The Chairman: Order. Order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not think my 10 minutes is up.

The Chairman: Yes, it was up five minutes ago, Mr. Benjamin.

The problem is that the committee was advised that we would be going into an in camera session at 12.00 p.m. Members have come for that, and I want to get into that as quickly as we can because we have many time constraints on us.

I am going to allow Mr. Olivier one question.

Mr. Olivier: I only have one question.

Monsieur LeClair, vous vous souvenez, je vous avais demandé le nom de ceux qui faisaient partie des conseils d'administration des compagnies.

M. LeClair: Oui.

M. Olivier: Je les ai reçus; je vous remercie. Je voudrais vous poser une question à ce sujet. Plusieurs noms reviennent souvent, tant le vôtre que ceux d'autres personnes. Est-ce que ces gens-là reçoivent un salaire additionnel? Est-ce que vous pourriez clarifier cette chose-là?

• 1215

M. LeClair: Non, monsieur le président, personne au CN ne reçoit un salaire additionnel pour faire partie des conseils d'administration des filiales. De plus, on a une règle qui dit que pour faire partie . . .

The Chairman: Okay, sorry.

M. LeClair: . . . de n'importe quel conseil d'administration, il faut la permission du Bureau de direction. C'est très rare, mais quand il y a un émolument quelconque, on le remet à la compagnie. Par exemple, autrefois il y avait un émolument qui était relié à la participation d'un directeur à *Eurocanadian*, et les directeurs qui ont reçu des émoluments ont toujours versé ceux-ci à la compagnie. C'est très rare, par ailleurs, qu'on a des membres qui sont membres d'autres conseils d'administration, sauf de conseils d'administration d'oeuvres de charité, d'instituts de recherche, d'hôpitaux, etc. Il y a beaucoup de nos membres qui contribuent à ces choses, mais c'est toujours sans rémunération.

M. Olivier: Merci.

[*Traduction*]

loin que Minnesota. Cette ligne n'est plus compétitive; c'est une simple ligne de jonction.

Nous n'avons pas l'intention—et d'ailleurs, je ne vois quel avantage nous pourrions en tirer—de faire passer notre trafic canadien est-ouest sur cette ligne. C'est une ligne non compétitive, et il est peu probable qu'il y ait beaucoup de trafic entre l'est du Canada et le tronçon de Milwaukee en passant par le *Grand Trunk*, ni entre l'ouest et l'est du Canada, en passant par cette ligne.

M. Benjamin: Comment se fait-il qu'un wagon de votre compagnie de céréales . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne crois pas que mes 10 minutes soient déjà écoulées.

Le président: Au contraire, elles sont écoulées depuis cinq minutes, monsieur Benjamin.

Le problème, c'est qu'on a averti les membres du Comité que nous commencerions notre séance à huis clos à midi. Les députés sont venus pour cette raison expresse, et je voudrais terminer le plus vite possible, étant donné les restrictions de temps.

Je vais permettre à M. Olivier de poser une question.

M. Olivier: Je n'ai qu'une seule question.

Mr. LeClair, as you may remember, I had asked you to provide me with the names of those who sit on your boards of directors.

Mr. LeClair: Yes.

Mr. Olivier: I have now received the information, and I thank you for it. I would like to ask you one question in this regard. Several names appear often—yours as well as others. I would like to know whether these people receive an additional salary? Could you clarify this for me?

Mr. LeClair: No, Mr. Chairman, no one at CN receives an additional salary for being a director of a subsidiary. Furthermore, we have a rule which requires that anyone who wishes to be . . .

Le président: Je suis désolé.

Mr. LeClair: . . . a member of a board of directors must first be given permission to do so by management. It is very rare, but when fees are involved, they are given to the company. For instance, at one point, fees were to be paid to a director of Eurocanadian, and all those members who received fees paid them back to the company. In any case, very rarely do our directors sit on other boards, except in the case of charitable organizations, research institutes, hospitals and the like. Many of our members are active in those types of organizations, but it is always volunteer work.

Mr. Olivier: Thank you.

[Text]

Le président: Merci, monsieur Olivier.

I would like to thank Dr. LeClair and his officials for their appearance here this morning. I think we have had a very full session. I think the questions were well put and I think CN has given pretty frank answers to the questions that were asked.

Thank you for that. We will see you again sometimes during the summer.

Mr. LeClair: Thank you, Mr. Chairman. If I may, in answer to Mr. Olivier, I was talking about CN officers, not CN directors. CN directors are a different matter. So as long as that is clear . . .

The Chairman: Thank you for that clarification, and thank you very much.

Before we go to in camera, is it agreed that answers we have received from CN to questions previously asked be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

I would ask all those who are not members of the committee or required staff please to vacate the room.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order—I appreciate that what the committee is going to do or ask the House to let it do is sometimes done in public and sometimes in camera. Frankly, I think this one should be in public. I want to elaborate on that, but I bow to the Chair or to my colleagues. This is such a major issue, probably the largest one this committee has had in a long time, that because of the interest around the country, surely regarding what the committee plans to do and how it plans to do it, what it intends to ask the House for in terms of an order of reference, there is no reason at all why this could not be held in public.

The Chairman: I am somewhat ambivalent on the matter, Mr. Benjamin. It was decided, as I recall, at our steering committee that we would go in camera, and that is why I have called the meeting in camera. I would suggest, because the subcommittee made that decision, that we go into an in camera meeting and look at the two reports. There are two reports to consider, not just one, and one of them deals with Air Canada, and it was the wish of the steering committee that that be dealt with in camera, as I recall. Therefore, unless the committee decides otherwise, we are going to go in camera now, and we can open the meeting later to the . . .

Mr. Benjamin: It is clearly understood, Mr. Chairman, that this is not a unanimous report from the subcommittee. There were a couple or three items that were objected to by one or other members of the subcommittee. It is not a unanimous report. I do not want to get into a heated political argument at the moment; but if the committee decides this is going to be in camera, then the political arguments are going to be much louder and much more widespread than they would be if these decisions we make as to how we are going to proceed were held

[Translation]

The Chairman: Thank you, Mr. Olivier.

Je voudrais remercier M. LeClair et ses collaborateurs d'avoir comparu devant nous ce matin. Ce fut une séance très fructueuse. Je crois que les questions posées étaient très pertinentes et que les dirigeants de CN nous ont donné des réponses très franches.

Je vous en remercie. Nous allons nous revoir au cours de l'été.

M. LeClair: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, en ce qui concerne la question de M. Olivier, je faisais allusion aux fonctionnaires de CN, et non aux membres du conseil d'administration de CN. Ceux-ci sont dans une autre catégorie. Je tenais à vous donner cet éclaircissement . . .

Le président: Nous vous remercions de cet éclaircissement et de votre comparution.

Avant de commencer la séance à huis clos, les députés sont-ils d'accord pour que les réponses que nous avons reçues du CN pour les questions antérieures soient annexées au procès-verbal?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Je demande donc à tous ceux qui ne sont pas membres du Comité ou ne font pas partie du personnel de quitter la salle.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je sais que les séances qui concernent les rapports à la Chambre sont parfois tenues parfois en public, parfois à huis clos. Mais en toute sincérité, je crois que celle-ci devrait être publique. Je veux bien vous expliquer pourquoi, mais j'accepterais la décision du président ou de mes collègues. C'est une question tellement importante—probablement la question la plus importante dont le Comité ait été saisi depuis longtemps—et étant donné l'intérêt qu'ont tous les Canadiens pour les projets du Comité et pour sa demande éventuelle en ce qui concerne notre ordre de renvoi, je ne vois pas pourquoi cette séance ne pourrait pas être publique.

Le président: Je ne sais pas trop, monsieur Benjamin. Si ma mémoire est bonne, le comité directeur a décidé que la séance se tiendrait à huis clos, voilà pourquoi j'ai dit qu'elle serait à huis clos. Étant donné la décision prise par le Sous-comité, je propose que nous commençons immédiatement notre séance à huis clos pour examiner les deux rapports. Nous devons considérer deux rapports dont l'un traite d'Air Canada, et je crois que le comité directeur désirait qu'il soit examiné à huis clos. Par conséquent, à moins que le Comité n'en décide autrement, nous allons maintenant commencer notre séance à huis clos, et plus tard, nous pourrions permettre au public . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, tout le monde sait que le rapport du Sous-comité n'a pas été adopté à l'unanimité. Un ou deux membres du Sous-comité n'étaient pas d'accord avec un certain nombre de décisions. Le rapport n'a pas été établi à l'unanimité. Je ne désire pas entamer une discussion politique en ce moment, mais j'estime que si le Comité décide de tenir cette séance à huis clos, la réaction, dans les milieux politiques, sera beaucoup plus véhémement et plus généralisée qu'elle ne l'aurait été si les décisions concernant notre façon de procéder

[Texte]

in public. I leave that to all my colleagues on the committee to appreciate and think about.

• 1220

There are a lot of people out there across the country who want to know about this. I do not know about my colleagues in the committee, but I have had a number of phone calls this morning: What the hell is going on? Why can we not find out? When will we find out? How come you are going to meet in secret?

The Chairman: I can answer those questions very quickly, Mr. Benjamin. It would be improper for me or for any other member of the subcommittee, as far as that is concerned, to release the decisions of the subcommittee before they are approved by the committee. That is why the public has not been able to find out to date, and that is why this meeting is being held; it is so that the committee can deal with the subcommittee report and it can be released immediately following our meeting. It is also my hope that we will be able to report to the House very quickly so that we can get on with our work and put to rest some of those questions.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I raise a question of privilege as well? Within a matter of an hour or two of the subcommittee—I am sure, Mr. Chairman, you will not mind if I disclose this to the committee—I phoned the chairman of the committee because a member of the press gallery called me with all the details of what went on in the subcommittee.

The Chairman: I will let you raise your question of privilege, but I am going to interrupt you right now because I did declare a few minutes ago that this meeting was in camera.

Mr. Benjamin: We have not decided that yet.

The Chairman: I want the direction of the committee on that before we get into the question of privilege, because when I asked that all those not directly connected with the committee leave the room, some people did not leave. I want the decision of the committee on that.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, on the point of order, not the question of privilege, I must say, as I mentioned earlier, several hours ago, that I knew we met in camera and we had a tentative program to be drawn up and there were the two reports that we have on our desk that have not been disclosed publicly. I must say that I was surprised when you said earlier that this portion would be in camera.

If going in camera will expedite the discussions so that we know where we differ, or if we do differ, and we then can come out and have the debate in public—and we had some consultations during the hearing this morning—I will not be upset by doing that. But I firmly believe that if we are to make any

[Traduction]

était prise en public. J'aimerais que tous mes collègues du comité réfléchissent à cette question.

Je sais que beaucoup de Canadiens s'intéressent à nos travaux. Je ne sais pas si c'est le cas de mes collègues du comité, mais j'ai déjà reçu plusieurs appels ce matin, de gens qui veulent savoir ce qui se passe, pourquoi ils ne peuvent pas le savoir, quand ils vont le savoir et pourquoi nous avons décidé de nous réunir à huis clos.

Le président: Je peux répondre à ces questions très rapidement, monsieur Benjamin. Il serait inopportun que moi-même ou, d'ailleurs, que n'importe quel autre membre du sous-comité, divulgue les décisions du sous-comité avant qu'elles aient été approuvées par le comité plénier. C'est justement la raison pour laquelle le public n'a pas pu obtenir de renseignements jusqu'ici, et la raison pour laquelle nous tenons cette séance, en fait; c'est pour permettre au comité d'examiner le rapport du sous-comité pour qu'il puisse être publié immédiatement après notre séance. J'espère aussi que nous pourrons faire rapport à la Chambre dans les plus brefs délais afin de pouvoir poursuivre nos travaux et régler un certain nombre de ces questions.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourrais-je soulever une question de privilège aussi? Une heure ou deux après la réunion du sous-comité—je suis sûr, monsieur le président, que vous ne voyez pas d'objections à ce que j'en parle avec les membres du comité—j'ai téléphoné au président de celui-ci pour lui dire qu'un journaliste m'avait appelé, qui était déjà au courant de tous les détails des délibérations du sous-comité.

Le président: Je vais vous permettre de soulever votre question de privilège, mais je dois vous interrompre immédiatement car j'ai déclaré il y a quelques minutes que cette séance se tiendrait à huis clos.

M. Benjamin: Mais nous n'avons pas encore pris de décision définitive.

Le président: Je voudrais avoir l'avis des membres avant que nous passions à cette question de privilège, car certaines personnes n'ont pas quitté la salle au moment où j'ai demandé à tous ceux qui n'avaient pas le droit de rester de quitter la salle. J'aimerais que le comité prenne une décision sur cette question.

M. Nowlan: Monsieur le président, au sujet de ce rappel au Règlement, non pas la question de privilège, je dois dire, comme je l'ai mentionné plus tôt, que je savais que nous nous réunirions à huis clos pour établir un programme provisoire et que nous devions discuter des deux rapports que nous avons maintenant devant nous, lesquels n'ont pas encore été publiés. Je dois dire que j'ai été surpris lorsque vous avez dit tout à l'heure que cette partie de notre réunion se tiendrait à huis clos.

Si le fait de nous réunir à huis clos nous permettra d'accélérer nos délibérations, en permettant à chacun de donner son opinion franche, il faudrait peut-être procéder de cette façon et tenir un débat public par la suite. Nous nous sommes déjà consultés à ce sujet au cours de la séance ce matin et, person-

[Text]

recommendations, whether on the Crow or on Air Canada, those have to be approved in public before they hit the floor of the House. It is almost six of one and half a dozen of the other. We might expedite the thing by reverting to in camera—as we did the other day when we talked very bluntly about some things—see where the differences are, and then come out. Otherwise we have to act out the parts here in public in a more qualified way, perhaps.

The Chairman: That is precisely my point, Mr. Nowlan. That is why I want the advice of the committee on how we are going to proceed.

Mr. Nowlan: But after you have the in camera meeting that outlines the program, or any report of the committee, generally, I have always felt, that has to be approved in public. I have no hesitation in debating both reports in public and getting on with it. The only caveat is that if you, as the chairman, and other members of the committee, think we can really remove some of the differences by switching to in camera and then debating in public where we really differ, if we do differ, I can see a purpose for in camera in that.

The Chairman: I am in your hands. Mr. Flis.

Mr. Flis: For clarification, Mr. Chairman, does this mean that we are asking the House for certain things—for permission, etc.—and this means that the public gets notice of it before the House? It seems to me that the Official Opposition is always criticizing the government in the House because they go to the public before announcing things in the House.

The purpose of the in camera meeting is so that we can immediately, this afternoon, report to the House, seek certain permission from the House, and then it will be made public.

The Chairman: There is no problem with making a subcommittee report public before it goes to the House, once the committee has approved it. I do not have any problem with that.

Mr. Nowlan: I agree with the chairman, I really do not see the...

The Chairman: After all, we are part of Parliament.

Mr. Nowlan: We are part of the public process.

The Chairman: Right, and the members who are concerned are here, so they know. That is not a major problem. I just want the committee to make a decision whether we are going to do it in camera or publicly.

• 1225

Mr. Benjamin: If it would help expedite things, I move that we hold this session of the committee regarding our Sixteenth and Seventeenth Reports in public.

[Translation]

nellement, je ne m'y oppose nullement. Mais je suis fermement convaincu que toute recommandation au sujet du tarif du Nid du Corbeau ou d'Air Canada doit d'abord être approuvée en public avant d'être présentée à la Chambre. C'est kif-kif, finalement. Nous pourrions peut-être accélérer les choses en nous réunissant à huis clos maintenant—comme l'autre jour, lorsque nous avons pu parler sans mâcher les mots—de sorte que la position de chacun soit bien claire, et ensuite, nous pourrions continuer en public. Mais si notre séance est publique du début à la fin, il est possible que nous ne puissions pas être aussi francs.

Le président: C'est mon avis aussi, monsieur Nowlan. Voilà pourquoi j'ai besoin de recevoir les conseils du comité quant à la façon de procéder.

M. Nowlan: Mais une fois que nous aurons parlé brièvement du programme ou des rapports du comité à huis clos, j'estime—et j'ai toujours été de cet avis—qu'il faut absolument que ce genre de décision soit approuvée en public. Je n'ai pas d'objection à ce que nous discutons des deux rapports en public, si c'est plus rapide. Mais si vous, à titre de président, et d'autres membres du comité estimez que nous pouvons vraiment mieux parvenir à un consensus en en discutant d'abord à huis clos et en passant ensuite à un débat public, si les avis sont vraiment partagés, il me semble que ce serait la solution logique.

Le président: Je m'en remets à la volonté du comité. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, pourriez-vous me dire si nous demandons à la Chambre l'autorité de faire certaines choses, etc., et, dans l'affirmative, allons-nous informer le public avant d'en parler à la Chambre? Il me semble que l'Opposition officielle reproche toujours au gouvernement d'informer le public avant la Chambre.

L'objet de la séance à huis clos est de nous permettre, cet après-midi, de faire rapport à la Chambre, de lui demander la permission de faire certaines choses de sorte que nous puissions prendre nos décisions publiques aussitôt après.

Le président: Rien nous empêche de rendre public un rapport du sous-comité qui a déjà été approuvé par le comité plénier, avant le dépôt à la Chambre. Cela ne pose aucun problème.

M. Nowlan: Je suis d'accord avec le président, je ne vois pas pourquoi...

Le président: Après tout, nous faisons partie du Parlement.

M. Nowlan: Nous faisons également partie du public.

Le président: C'est exact, et comme tous les députés sont présents, ils sont au courant de la situation. Ce n'est pas un grand problème. Je veux que le Comité décide s'il veut que la séance soit tenue en public ou à huis clos.

M. Benjamin: Pour accélérer les choses, je propose que cette séance du comité au sujet des seizième et dix-septième rapports soit publique.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: I second that.

The Chairman: It is moved by Mr. Benjamin and seconded by Mr. Nowlan.

Motion agreed to.

The Chairman: The meeting will be in public. Now we can get on with Mr. Benjamin's question of privilege.

Mr. Benjamin: No. I would not have done it if I had thought of complaining later.

The Chairman: Mr. Benjamin, do you want to proceed with your question of privilege, or do you want to go on to the . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in terms of the way certainly the steering committee of the Transport committee has operated in Parliament in all the years I have been here, we have always had good steering committee meetings. They were in camera. They were confidential; nothing was talked about until after the chairman had reported to the committee. Last week, after the steering committee meeting, within an hour and a half I had a phone call from a member of the press gallery who knew in detail what we had discussed in the steering committee. He knew the dates we were thinking about in terms of holding hearings; he knew the places we were thinking of going to; he knew all these details. I refused to comment on it to that reporter, saying that I was not going to be a party to disclosing whatever went on in the steering committee meeting until the chairman had reported to the committee.

I got a second phone call later that day from another reporter, who had bits and pieces. I phoned the chairman of the committee and told him about it. Mr. Chairman, you can speak for yourself, but I was very pleased with our telephone conversation on this matter. I think that if this is going to happen, if there are going to be some blabber-mouths out of steering committees, then I will endeavour at the next steering committee to have a couple of reporters standing in the hallway outside your office after we meet.

I put that point of privilege. It is, I guess, a reminder to all members of the committee and those who sit on steering committees that if we do not want to have a complete breakdown on how the committee operates, this will never happen again. If it does, then the steering committee might as well conduct all their business right here in front of the whole committee all the time.

The Chairman: I could not agree with you more, Mr. Benjamin. I was as disturbed, I think, as you were to find that the contents of our subcommittee report had become public knowledge, or appeared to have become public knowledge. Maybe somebody was doing some good guesswork; I do not know. I can assure you that I did not release that information.

After your call on Friday evening last, I believe it was—on Thursday evening—I made a point of calling the minister's office to make sure that there were no such disclosures from that office; I was assured that there were not. That is all I can

[*Traduction*]

M. Nowlan: J'appuie la proposition.

Le président: Proposé par M. Benjamin, et appuyé par M. Nowlan.

La motion est adoptée.

Le président: La séance sera publique. Maintenant nous pouvons passer à la question de privilège soulevée par M. Benjamin.

M. Benjamin: Non. Je ne l'aurais pas soulevée si j'avais pensé à me plaindre aussitôt après.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous que l'on passe à votre question de privilège, ou préférez-vous . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble que les séances du comité directeur du Comité permanent des transports ont toujours, depuis que je suis député, été très réussies. Elles ont toujours été tenues à huis clos. Nos discussions étaient secrètes et personne n'en parlait avant que le président ait fait rapport au comité plénier. La semaine dernière, dans l'heure et demie qui suivit la réunion du comité directeur, j'ai reçu un appel d'un chroniqueur parlementaire qui était au courant de tous les détails de nos délibérations au comité directeur. Il était au courant des dates provisoires que nous avions fixées pour les audiences publiques, de notre itinéraire—il savait tous les détails. J'ai refusé d'en parler avec ce journaliste et je lui ai dit que je n'avais pas l'intention de divulguer le moindre détail de nos délibérations au comité directeur avant que le président ait présenté un rapport au Comité permanent.

Un peu plus tard le même jour, j'ai reçu un deuxième appel d'un autre journaliste qui avait appris certains éléments de nos délibérations! J'ai donc appelé le président du Comité pour lui signaler la chose. Monsieur le président, vous pouvez évidemment parler pour vous-même, mais personnellement, je pense que notre conversation téléphonique était très utile. Je pense que si cette situation va se reproduire, s'il y a des grandes gueules qui vont tout divulguer après les séances du comité directeur, je ferai l'impossible, lors de la prochaine réunion, pour que deux ou trois journalistes soient là, à attendre devant votre bureau à la fin de notre réunion.

Voilà la question de privilège que je voulais soulever. Je tenais à rappeler à tous les membres du comité et à ceux qui siègent au comité directeur que si nous ne voulons pas détruire complètement le bon fonctionnement du comité, il faudrait que cela ne se reproduise plus jamais. Autrement, il vaut mieux que le comité directeur tienne toutes ses discussions en la présence du comité plénier.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Benjamin. J'étais aussi choqué que vous de savoir que le contenu du rapport du sous-comité avait déjà été rendu public ou, du moins, semblait l'avoir été. Ce n'était peut-être que des conjectures; je ne sais pas. Mais je peux vous assurer que ce n'est pas moi qui ai divulgué ces renseignements.

Après votre appel vendredi ou plutôt jeudi soir, j'ai immédiatement appelé le bureau du ministre pour m'assurer que celui-ci n'avait pas divulgué ces renseignements. On m'a assuré que ce n'était pas le cas. C'est tout ce que je peux vous dire.

[Text]

tell you. I have no way of knowing where the information came from, but I would enjoin all members of the committee who sit on the steering committee at any time to respect the confidentiality of decisions of the subcommittee until they are approved by the committee. I do not see how we can function as a subcommittee and a committee if that does not happen. I take a very dim view of what is happening.

All right. We already have a motion for the adoption of the Sixteenth Report. I believe all members have a copy. I will read it.

I am sorry; I am confused. Mr. Bockstael had moved the adoption of the Sixteenth Report. However, the motion was not carried, and there was a subsequent steering committee at which the motion was amended.

An hon. Member: Is that the Seventeenth Report?

The Chairman: So Mr. Bockstael is withdrawing his motion, and we will proceed to the new Sixteenth Report, the amended Sixteenth Report.

Your Sub-committee met Thursday, June 16, 1983 to plan its future business with respect to its permanent Order of Reference contained in Section 17(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II.

Your Sub-committee has agreed to make the following recommendations: (1) That in view of the evidence given by the Royal Canadian Mounted Police to the Committee, it will postpone, until September 13, 1983, its study of the Annual Report of Air Canada for 1982. (2) That the Committee report to the House.

Mr. Benjamin: Should that not read, Mr. Chairman, in the second line, "to the subcommittee", not "to the committee"?

• 1230

The Chairman: "To the subcommittee", you are correct. That will be corrected.

Mr. Turner: I move that the Sixteenth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I will try to expedite this in view of the time, because we all know the constraints. Things are moving very quickly these days. We have discussed this in private before. That was my first little point that it was the subcommittee.

We have had the RCMP before us at least twice, and we know what they said. This proposal is redrawn.

I must say, if we can meet on the Crow, I do not see why we cannot meet on Air Canada. Now, I know what the mood of the steering committee was earlier. I am not going to push that as hard perhaps as I should, but I certainly will, unless the committee agrees to put some certainty to this thing, Mr. Chairman. While this is much better than the one we were confronted with in camera, I certainly would like to ask the

[Translation]

J'ignore, évidemment, la source de cette fuite mais j'exhorte tous les membres du comité qui siègent au comité directeur à respecter le caractère confidentiel des décisions prises par le sous-comité en attendant l'approbation du comité plénier. Sans cela, je ne pense pas que le sous-comité et le comité plénier puissent continuer à bien fonctionner. Je ne suis pas du tout heureux de cette situation.

D'accord. Nous avons devant nous une motion proposant l'adoption du seizième rapport. Je pense que tous les membres en ont un exemplaire. Je vais vous le lire.

Je suis désolé; je suis un peu embrouillé. M. Bockstael avait proposé l'adoption du seizième rapport, mais la motion n'a pas été adoptée. À une réunion ultérieure du comité directeur, cette motion a été modifiée.

Une voix: Vous parlez du dix-septième rapport?

Le président: Par conséquent, M. Bockstael retire sa motion, et nous passerons maintenant au nouveau seizième rapport, qui a fait l'objet de modifications.

Le sous-comité s'est réuni le jeudi 16 juin 1983 pour planifier ses travaux relativement à l'ordre de renvoi permanent énoncé au paragraphe 17(7) de la Loi constituant Air Canada (1977), Statuts du Canada 1977-1978, chapitre V, 26-27, Elisabeth II.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes: (1) Que le Comité, à la suite des témoignages que lui a présentés la Gendarmerie royale du Canada, attende jusqu'au 13 septembre 1983 avant de commencer son examen du rapport annuel d'Air Canada pour 1982. (2) Que le Comité fasse état de sa décision à la Chambre.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce qu'il ne faudrait pas plutôt mettre, à la seconde ligne, «le sous-comité», au lieu de «le Comité»?

Le président: Vous avez raison, c'est «le Sous-comité». On procédera à cette correction.

M. Turner: Je propose l'adoption du seizième rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Nous connaissons tous les contraintes auxquelles nous sommes soumis, et puisque le temps presse, je vais essayer d'aller vite, puisque tout va vite de nos jours. Nous avons déjà discuté de cette question en privé. C'était ma première observation, à savoir qu'il s'agissait du sous-comité.

Deux fois au moins, la GRC a comparu devant nous, et nous connaissons la teneur de son témoignage. Cette proposition est reformulée.

Je ferai remarquer tout d'abord que si nous pouvons nous mettre d'accord sur le Pas du Nid-de-Corbeau, je ne vois vraiment pas pourquoi nous ne pourrions pas nous entendre sur Air Canada. Je sais bien quelle était l'humeur du comité directeur, et je ne vais pas insister davantage là-dessus, peut-être pas autant que je le devrais, mais je vais quand même insister, à moins que le Comité ne consente à se prononcer là-

[Texte]

committee firstly to consider whether we should not get into this thing in the early two or three weeks of July. It would take about three weeks with about 20 to 30 witnesses.

I can understand the problems that creates. Members have made plans now, and if you adopt the Seventeenth Report, the Crow is going to take certainly part of July and August. So quite frankly, even in public, I am not going to push that as hard as I would, if you will agree to the amendment that I suggest, along with the first little change to the subcommittee, that you modify number one to read thus:

... will postpone until September 13, 1983, the study of the Annual Report of Air Canada for 1982, and at that time will recall as witnesses the chairman and president of Air Canada.

There could be even an extra thought, but that is what I want to leave. Frankly, I will not fight as much as I might have fought, in view of the fact of where we are in this session, a couple of days before our summer recess.

That will be bending over backwards for the RCMP to continue their investigation, with the certain date of the 13th and the knowledge now given to the chairman and president that they will be called back on the 13th. We will get on with it, obviously subject to something that would happen—if anything happened—over the summer. Obviously, if the RCMP conclude investigations and decide that there is something to charge people with, obviously a steering committee could meet and consider that fact at the time.

But I want to do two things. One is to be neuter and neutral as to what the RCMP told us. You know what they told us. I was amazed and interested. In effect, they said our proceeding would neither hurt nor help the investigation. I personally believe it would help the investigation, because it would put pressure on them to continue more expeditiously their investigation. Who knows? In the evidence given here before the committee, things may be found out that would help their investigation, to terminate it one way or the other.

But the second point is that there has to be some certainty, both of the date and the knowledge that the chairman and president are to be here prepared to proceed on the 13th.

The Chairman: Just before I go to Mr. Deniger, are you moving that as an amendment?

Mr. Nowlan: I move that at the end of Clause 1 we add these words:

[Traduction]

dessus, monsieur le président. S'il est vrai que cette question est beaucoup moins complexe que celle dont nous avons à traiter à huis clos, je n'en voudrais pas moins demander au Comité d'examiner d'abord si nous ne ferions pas mieux de lui consacrer les deux ou trois premières semaines de juillet. Il faudrait compter trois semaines environ, avec la convocation de 20 à 30 témoins.

Je comprends les difficultés que cela suscite. Les membres du Comité ont maintenant fait leurs projets, et si vous adoptez le dix-septième rapport, le Nid-de-Corbeau occupera certainement une partie de juillet et d'août. C'est pourquoi je l'avoue en toute franchise, même en public: je ne vais pas insister là-dessus autant que je le voudrais, si vous consentez à l'amendement que je propose, ainsi qu'au premier petit changement au sous-comité, et que vous modifiez le point 1 de la façon suivante:

... attende jusqu'au 13 septembre 1983 avant de commencer son examen du rapport annuel d'Air Canada pour 1982, et convoque de nouveau, à ce moment-là, le président-directeur général et le président du conseil d'administration d'Air Canada.

On pourrait même ajouter quelque chose à cela, mais j'en resterais peut-être là. Franchement, je ne vais pas me battre là-dessus autant que j'en avais l'intention, compte tenu du fait que nous n'avons plus que quelques jours avant l'ajournement pour les vacances d'été.

Nous aurons ainsi tout fait pour complaire à la GRC, pour lui permettre de poursuivre son enquête, en fixant cette date du 13 et en faisant ainsi savoir au président-directeur général et au président du conseil d'administration qu'ils sont de nouveau convoqués pour le 13. Nous reprendrons alors cette question, sous réserve, bien entendu, d'événements imprévus, le cas échéant, au cours de l'été. Si la GRC conclut son enquête en décidant d'entamer des poursuites, il est bien évident qu'un comité directeur pourrait se réunir et étudier ces questions à ce moment-là.

Mais il y a deux choses que je voudrais faire. Tout d'abord, c'est de faire preuve de neutralité en ce qui concerne les révélations de la GRC. Vous savez ce que la GRC nous a dit, et qui m'a stupéfait, et vivement intéressé. La GRC nous a dit, en fait, que nos débats ne seraient ni utiles ni préjudiciables à l'enquête. Personnellement, je crois qu'ils seraient utiles, dans ce sens qu'ils inciteraient la GRC à poursuivre l'enquête avec plus de zèle. Qui sait? Les témoignages qu'entendrait ce Comité lèveraient peut-être le voile sur certaines affaires qui aideraient la GRC dans son enquête, et lui permettraient de la conclure dans un sens ou dans l'autre.

Mais le second aspect, c'est qu'il faut que se dégage une certitude sur la date et le fait que le PDG et le président du conseil d'administration doivent se préparer à comparaître le 13.

Le président: Avant que je ne donne la parole à M. Deniger, est-ce que vous proposez ceci comme amendement?

M. Nowlan: Je propose que nous ajoutions, à la fin du paragraphe 1, les mots suivants:

[Text]

... and that at that time will recall as witnesses the chairman and president of Air Canada.

The Chairman: Is that all right? Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I will support the amendment unquestionably. In fact I am tempted, Mr. Chairman, that we add the RCMP and any other witnesses that might help ...

The Chairman: Well, I can ...

Mr. Deniger: —but I will be ready, because if we sit on the 13th there is a chance we will sit on the 14th, the 15th and the 16th. I am going to support the amendment by Mr. Nowlan, but I want the committee to know that I might be interested in calling further witnesses to study the annual report of Air Canada, depending on the evidence we get on the 13th.

• 1235

The Chairman: Okay. So we will vote in favour of the amendment.

Amendment agreed to.

The Chairman: Clause 1 will now read:

In view of the evidence given by the Royal Canadian Mounted Police to the subcommittee, it will postpone until September 13, 1983, its study of the annual report of Air Canada for 1982, and at that time will recall as witnesses the President and Chairman of Air Canada.

Sixteenth Report as amended agreed to.

The Chairman: Thank you. That deals with the Sixteenth Report.

Now we will deal with our Seventeenth Report. We can have discussion afterwards. May we have a mover for the adoption of the report?

Mr. Bockstael: I so move.

The Chairman: It is moved by Mr. Bockstael that the Seventeenth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted.

Motion agreed to.

(See Minutes of Proceedings)

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I realize that in the course of the subcommittee meeting it was not evident that we were going to visit all the capital cities. I think the decision was made to visit the capital cities if necessary.

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: I wonder if there should not be some provision put in the document to reflect that.

Then I notice that we have the City of Montreal. It is not a capital city, so I am wondering why it is there. There is no

[Translation]

... et qu'à ce moment-là, il rappelle comme témoins le président-directeur général et le président du conseil d'administration d'Air Canada.

Le président: Vous êtes tous d'accord? Monsieur Deniger.

M. Deniger: J'appuierai certainement cet amendement, et je suis même tenté, monsieur le président, de proposer que nous ajoutons que la GRC et tout autre témoin qui pourrait être utile ...

Le président: Eh bien, je peux ...

M. Deniger: ... mais je serais prêt, car si nous siégeons le 13, il y a de bonnes chances que nous siégeons le 14, le 15 et le 16. Je vais voter pour l'amendement de M. Nowlan, mais je voudrais faire savoir au Comité que j'envisage, le cas échéant, et selon les témoignages que nous entendrons le 13, de convoquer d'autres témoins pour l'étude du rapport annuel d'Air Canada.

Le président: Parfait, nous voterons donc pour l'amendement.

L'amendement est adopté.

Le président: Le paragraphe 1 se lit donc comme suit:

Que le Comité, à la suite des témoignages que lui a présentés la Gendarmerie royale du Canada, attende jusqu'au 13 septembre 1983 avant de commencer son examen du rapport annuel d'Air Canada pour 1982, et qu'à ce moment-là, il convoque comme témoins le président-directeur général et le président du conseil d'administration d'Air Canada.

Le seizième rapport, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: Je vous remercie. La question du seizième rapport est donc liquidée.

Nous allons donc passer au dix-septième rapport. Nous pouvons en discuter plus tard. Quelqu'un propose-t-il l'adoption du rapport?

M. Bockstael: J'en fais la proposition.

Le président: M. Bockstael propose l'adoption du dix-septième rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

La motion est adoptée.

(Voir procès-verbal)

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me rends compte qu'il n'est pas clairement apparu, au cours de la réunion du sous-comité, que nous allions visiter toutes les capitales. Je crois que nous avions décidé de visiter, s'il le fallait, les capitales.

Le président: C'est bien cela.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il ne devrait pas être fait mention de cela dans le document? C'est la question que je me pose.

Je remarque ensuite que nous avons prévu une visite à Montréal. Or, Montréal n'est pas une capitale, et je me

[Texte]

mention of Victoria. Perhaps insofar as British Columbia is concerned, it may be more convenient to meet in Vancouver than in Victoria, if there were a necessity for it. Perhaps in the case of the Province of Quebec, it may be more convenient to meet in Montreal than Quebec City.

It seemed to me, Mr. Chairman, that the guideline really was to visit the capital cities if there were sufficient requests to do so. Perhaps that should be reflected. I realize that there is discretionary powers in your hands with respect to certain items connected thereto and I guess what I am really wanting here is the assurance that there is sufficient flexibility to meet those contingencies, should they arise.

The Chairman: The reason for Montreal rather than Quebec City was at the suggestion, I believe, of Mr. Loiselle, who suggested that most of the groups from Quebec who would want to come before the committee are located in Montreal.

I have another suggestion that might be more flexible. There does not seem to be any disagreement with the week of July 26 to 29, or August 2 to 5, or August 8 to 11. Let us go to the week of August 15. One thing we could do there that would allow for the flexibility is simply say "and one other location in other provinces if deemed necessary" rather than naming specific locations.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if we prefer to do these in order, I have no problem with the July 26 to 29 in Ottawa.

• 1240

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: We can okay that. Then let us move on to the next couple of weeks.

The Chairman: Okay, let us take it bit by bit, then. First, there seems to be no objection to the week of July 26 to 29. Is that correct?

Some hon. Members: Correct.

The Chairman: Correct. Is there a problem with the next week, August 2 to 5?

An hon. Member: No problem.

Mr. McKnight: I see a bit of a problem.

The Chairman: Mr. Benjamin, and then Mr. McKnight.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question first.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Since the steering committee met, have you or the clerk had any further requests to appear before the committee in addition to the list that we have?

The Chairman: I have had two telegrams, two messages, but I am not sure that they are not duplicates of what we have

[Traduction]

demande donc pourquoi elle figure dans la liste. Aucune mention n'est faite de Victoria. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, il est peut-être plus commode de nous rendre à Vancouver qu'à Victoria, si c'était nécessaire. Peut-être que dans le cas de la province de Québec, il est plus commode de nous rendre à Montréal qu'à Québec.

Mais il me semblait, monsieur le président, que nous avions adopté pour directives de visiter les capitales s'il y avait suffisamment de demandes pour cela, et il serait peut-être nécessaire de le mentionner. Je sais bien que vous avez des pouvoirs discrétionnaires en ce qui concerne certaines questions qui y sont liées, et ce que je voudrais vraiment savoir, dans ce cas, c'est si nous nous laissons les coudées suffisamment franches pour nous permettre de faire face à ces demandes, le cas échéant.

Le président: Si nous allons à Montréal plutôt qu'à Québec, c'est, je crois, à la demande de M. Loiselle, qui avait fait remarquer que la plupart des groupes du Québec qui voudraient comparaître devant le Comité se trouvent à Montréal.

J'ai une autre proposition qui nous donnera peut-être plus de latitude. Il ne semble pas y avoir de désaccord en ce qui concerne la semaine du 26 au 29 juillet, ou du 2 au 5 août, ou du 8 au 11 août. Examinons donc la semaine du 15 août. Ce que nous pourrions faire pour introduire une plus grande souplesse serait de dire tout simplement: «et un autre lieu de rencontre dans d'autres provinces, si le besoin s'en fait sentir», plutôt que de nommer des lieux précis.

M. Benjamin: Si nous préférons faire ceci dans l'ordre, monsieur le président, je ne vois pas d'objection à nous réunir du 26 au 29 juillet, à Ottawa.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Nous pouvons approuver cela et passer ensuite aux semaines suivantes.

Le président: Parfait; allons donc pas à pas. Il n'y a donc pas d'objection à la semaine du 26 au 29 juillet, n'est-ce pas?

Des voix: C'est exact.

Le président: Très bien. Y a-t-il une difficulté en ce qui concerne la semaine du 2 au 5 août?

Une voix: Pas de difficulté.

M. McKnight: Je vois là une objection.

Le président: Monsieur Benjamin, puis M. McKnight.

M. Benjamin: Tout d'abord une question, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Depuis la réunion du comité directeur, est-ce que vous, ou le greffier, avez reçu d'autres demandes de comparaison devant le Comité, en plus de la liste que nous avons déjà?

Le président: J'ai reçu deux télégrammes, deux messages, mais ce sont peut-être les doubles de ceux que nous avons déjà

[Text]

already received. One was the Saskatchewan Wheat Pool and the other one was . . . The Saskatchewan Wheat Pool is already listed. I think both of them we have heard from before. Okay?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, looking at the two-week period from August 2 to August 11 . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: —the concern I expressed in the steering committee and I will express here is this. We have some 35 or 40 requests so far to appear as witnesses. Probably six or eight of them we will hear in Ottawa. The rest have to be done in the other locations. I have had at least four inquiries this morning by telephone from out west wanting to know when the committee was going to meet. They want to appear. I told them that we would be deciding that later today. They wanted to know what they could do to let the committee know, so I can assure you that you are going to be getting some more requests.

The Chairman: That does not surprise me.

Mr. Benjamin: I might say that I did not call anybody and ask them to apply. These were calls that came in to me.

I think the committee should leave itself sufficient leeway that, if we end up needing three days in Edmonton instead of two days or if we end up needing three days or four days or whatever in Winnipeg instead of two days, we have that flexibility.

Also, the committee should consider going to some other places besides Edmonton, Winnipeg, Regina. I want to say, Mr. Chairman, that a lot of just ordinary farmers, who also belong to one or more farm organizations, in towns and villages and rural municipalities are feeling left out. I know there is the worry and the difficulty about repetition, but that has always happened. I have seen it happen in 15 years of committee hearings repeatedly on bills that were not nearly as big as this one.

It seems to me that the committee should go out of its way to provide the fullest opportunity to those who want to appear to be able to appear because part of our parliamentary system is the right of citizens to present their views. A part of the operations of Parliament are public. It is a legal right as well as a civil right, and we should not be perceived or seen to be trying to limit, within the realms of good sense, the ability of citizens, individuals, groups or organizations to appear before this committee on a matter that is as important as this one to western Canada; and frankly, it is important to all of Canada because of a lot of other similar programs that are in place in the rest of Canada.

• 1245

It seems to me we owe it to those citizens anywhere in the country, but particularly in western Canada. For example, I got a phone call this morning, and the lady who called me said:

[Translation]

reçus. L'un m'a été envoyé par le *Saskatchewan Wheat Pool* et l'autre était . . . Le *Saskatchewan Wheat Pool* est déjà sur la liste, et je crois d'ailleurs que nous avons déjà été en contact avec l'autre également, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Monsieur le président, si l'on examine donc les deux semaines du 2 au 11 août . . .

Le président: Oui.

M. Benjamin: . . . je voudrais répéter ici ce dont j'ai déjà parlé à la réunion du comité directeur. À l'heure actuelle, nous avons entre 35 et 40 demandes de comparution, dont six ou huit, probablement, auront lieu à Ottawa. Les autres témoins devront être entendus dans les autres endroits. Ce matin, j'ai reçu au moins quatre appels téléphoniques de l'Ouest au cours desquels on m'a demandé quand le Comité allait se réunir. Il s'agit de gens qui voudraient comparaître, et je leur ai dit que nous prendrions une décision dans le courant de la journée. Ces gens se sont informés de ce qu'il fallait faire pour demander à comparaître devant le Comité, de sorte que je puis vous assurer que nous allons avoir d'autres demandes.

Le président: Cela ne m'étonne pas.

M. Benjamin: J'ajouterai que ces gens n'ont pas été informés par moi, que je ne les ai pas incités à demander à comparaître; il s'agit d'appels spontanés.

Je crois que le Comité devrait ménager suffisamment de temps pour que nous puissions, le cas échéant, passer trois jours, au lieu de deux, à Edmonton, et s'il nous faut trois ou quatre jours, par exemple, à Winnipeg, au lieu des deux prévus, nous puissions le faire.

Le Comité devrait également envisager de se rendre dans d'autres lieux qu'Edmonton, Winnipeg et Regina. Je voudrais vous faire remarquer, monsieur le président, qu'un grand nombre de simples agriculteurs, qui, eux aussi, appartiennent à une ou plusieurs organisations agricoles, dans des villes, villages et agglomérations rurales, se sentent laissés de côté. Je sais que ces audiences tendent à être répétitives, mais il en a toujours été ainsi. Voilà 15 ans que j'assiste aux séances du Comité, et cela s'est souvent produit pour des projets de loi qui ne prêtaient pas autant à controverse que celui-ci.

Je crois que le Comité devrait se mettre en quatre pour permettre de comparaître à ceux qui veulent le faire, car notre système parlementaire a pour l'un de ses fondements le droit des citoyens de faire état de leurs opinions. Les travaux du Parlement sont en partie publics, il s'agit d'un droit juridique aussi bien que d'un droit civil, et nul ne devrait avoir l'impression que nous imposons des limites, au delà de celles du bon sens, à la possibilité des citoyens, personnes, groupes ou organisations de comparaître devant ce Comité pour une question aussi capitale pour l'Ouest; capitale, d'ailleurs, pour tout le Canada, car il existe une grande quantité d'autres programmes semblables dans le reste du Canada.

C'est une dette que nous avons, je crois, envers les citoyens de tout le Canada, mais particulièrement de l'Ouest. C'est ainsi que j'ai reçu, ce matin, un appel téléphonique d'une dame

[Texte]

Why just Regina? It means we have to make a 650-mile round trip, and we do not have much money; and we are busy on the farm. Could you not meet in a city or a town closer? Could you not meet in a larger number of places than those three in western Canada?

This is so intrinsic to the whole economic and social system in western Canada since 1897 that I am anxious all my colleagues on this committee appreciate how much this means to us out west. I, for one, do not want to be a party to being accused, rightly or wrongly, of in any way limiting—when I say in any way I mean within reason... the ability of the maximum number of witnesses possible to appear before this committee. We owe it to them.

We also owe it to them to make it as convenient as possible. Good Lord, we have a \$700,000 budget; if we end up spending \$1 million, it will get approved. Last year this committee had a budget of \$700,000 and we only spent \$100,000. So you could hardly say the Transport committee was abusing the taxpayers. This is an occasion where every nickel expended by this committee is thoroughly justified. I think we should leave this agenda open at both ends in terms of that week from August 2 to 5. If we have to sit Mondays, afternoons or evenings, if we have to sit Fridays, if we have to sit Saturdays, so be it. All of us will obtain substitutes here and there in any event, because none of us will be able to take in every single day. But we owe it to those people and we owe it to ourselves; and Mr. Chairman, I want to see the availability of additional days, even if it means taking us past the middle of August to hear witnesses.

I do not have any amendments to the report, but it would seem to me we should be saying the week of August 1 to August 6 or 7, the week of August 7 to August 12 or 13, the week of August 15 to 22, so that we have additional days we can slot in.

I would like to see us meet in Brandon and Dauphin, Yorkton, Lethbridge, Peace River, Dawson Creek, wherever, because this is that large an item in western Canada. Whether it is an individual farmer or a little municipality, or a town or a village, they damned well have a right to present their views to us; and if it is a little bit repetitious, so what! They went to the effort and the trouble to prepare a submission; if it happens to coincide or be similar to other submissions, so be it. I think it is our responsibility to see that this happens, that we maximize the number of days to hear witnesses, and we maximize the number of witnesses we are going to hear.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly do not argue with the spirit and the thrust of the point that is made by my friend from Regina West. I attended the steering committee meeting as an observer. I was not a bona fide member.

[Traduction]

qui m'a dit: pourquoi seulement Regina? Cela nous oblige à faire un voyage de 650 milles, nous ne sommes pas très riches, et nous sommes très occupés à la ferme. Est-ce que vous ne pourriez pas vous réunir dans une agglomération ou dans une ville plus proche? Est-ce que vous ne pourriez pas prévoir un plus grand nombre de lieux à visiter dans l'Ouest?

Depuis 1897, cette question est tellement étroitement imbriquée à la trame économique et sociale du Canada de l'Ouest que je voudrais faire comprendre à tous mes collègues membres de ce Comité toute la signification que cela a pour nous, dans cette région du pays. Je ne voudrais pas qu'on m'accuse, personnellement, à tort ou à raison, de limiter de quelque façon que ce soit—compte tenu toutefois de nos possibilités—l'audition, par ce Comité, du plus grand nombre possible de témoins. C'est leur prérogative.

Nous avons également pour devoir de faciliter, dans toute la mesure du possible, les choses pour les témoins. Nous disposons d'un budget de \$700,000; eh bien, ma foi, si nous nous trouvons, à la fin, devant une note d'un million, elle sera approuvée. Ce Comité avait un budget de \$700,000 l'an dernier, et nous n'en avons dépensé que \$100,000; le Comité des transports ne peut donc être accusé de gaspiller les deniers des contribuables. Chaque sou que nous dépensons pour cette occasion est pleinement justifié. Pour cette semaine du 2 au 5 août, je crois que nous devrions ménager des plages, à occuper selon les besoins. S'il le faut, nous devons siéger les lundis, après-midi ou soir, ainsi que les vendredis, voire les samedis. Nous pourrions tous obtenir qu'un substitut nous remplace de temps en temps, car aucun de nous ne parviendra à siéger chaque jour. Et nous le devons à ces gens, et nous le devons à nous-mêmes, et je voudrais donc vous demander, monsieur le président, de prévoir des jours supplémentaires, même si cela nous amène au delà de la mi-août.

Je n'ai pas d'amendement à proposer au rapport, mais je crois que nous devrions dire: la semaine du 1^{er} août au 6 ou 7 août, la semaine du 7 août au 12 ou 13 août, la semaine du 15 au 22 août, afin que nous disposions de jours supplémentaires, si besoin est.

J'aimerais que nous nous arrêtions à Brandon et Dauphin, Yorkton, Lethbridge, Peace River, Dawson Creek, et ailleurs, le cas échéant, parce que c'est une question importante pour l'Ouest du Canada. Qu'il s'agisse d'un simple agriculteur, ou d'une petite municipalité, d'une petite ville ou d'un village, tous ont le droit de nous exposer leurs points de vue, et s'il y a des redites, tant pis pour nous. S'ils ont fait l'effort et se sont donné la peine de préparer un mémoire et que ce mémoire présente de nombreux points communs avec d'autres, qu'il en soit ainsi. Notre devoir est de leur permettre de s'exprimer, d'accorder le plus grand nombre possible de jours à l'audition des témoins, et d'en entendre le plus grand nombre possible.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne trouve certainement rien à redire à l'esprit qui anime mon ami de Regina-Ouest, ni à ses arguments. J'ai assisté, en tant qu'observateur, à la réunion du comité directeur, et je n'en étais pas membre.

[Text]

The Chairman: We will fix that.

Mr. Mazankowski: It seemed to me that at that time there was a general consensus that this was a timeframe within which those who wanted to appear could be accommodated.

• 1250

Perhaps if Mr. Benjamin had raised the point during the course of the steering committee that he is raising today, we may have come up with a very different schedule. If it is the decision of the committee to start from square one and reconsider the schedule through the format of a steering committee meeting again, and then present a report to the full committee, I am fully prepared to do that. But I think it puts the chairman and the clerk, who drafted the report on the basis of the contents of the meeting, in a rather difficult position now to come along and change it.

I am not arguing about the need for maximum flexibility and for the need to allow the maximum number of people and groups who want to appear the opportunity to do so. But if we are going to institute the kind of major change that my good friend is talking about, then I suggest that we go back to the steering committee and start from square one.

The Chairman: I should have called on Mr. Bockstael first, but I have to make a comment or two here.

When we got our reference, our reference was referral of the bill to the committee. Now, unless we report to the House and get authorization from the House, we are not going to be doing any travelling, because we have to have House authority to do so. We do not have very much time to do that. In fact, we are coming right down to the wire at the moment.

Second, if we bring in a report that the House will not adopt unanimously, there is no debating time. In order to have a debate on a committee report, the House requires 48 hours' notice; and 48 hours from now we will have adjourned.

So to go back to square one is a pretty impractical situation at the moment. I appreciate your remarks, Mr. Mazankowski, but the time just is not there.

I appreciate Mr. Benjamin's concerns, but the fact is that there are competing views, if you like, within Parliament. There are some who think the committee should call all the witnesses to Ottawa and that we should not travel. The problem with going to more than one location in each province is a very serious one. If we decide to go to more than one location, where do we draw the line, and to how many communities do we go? We have time constraints, in fact, as far as public hearings are concerned. While Mr. Benjamin's argument is well taken, there comes a time when those of us who are elected have to make decisions and stand or fall on the decisions we make.

So that is the situation we face. If we do not present a report that the House will accept, we will not be doing any travelling. If we do not present our report today, there will be no time

[Translation]

Le président: Nous arrangerons cela.

M. Mazankowski: Il m'a semblé toutefois, lors de cette réunion, qu'à l'opinion de la majorité, il serait possible d'entendre, pendant la période prévue, tous ceux qui voudraient comparaître.

Si M. Benjamin avait soulevé ce même point au cours de la réunion du comité directeur, il est tout à fait possible que nous aurions établi un horaire tout à fait différent. Si le Comité veut tout recommencer et soumettre l'horaire encore une fois au comité directeur, qui ensuite ferait rapport au comité plénier, je suis tout à fait prêt à le faire. Mais le président et le greffier ont préparé ce rapport en se basant sur ce qui a été dit à la réunion, et je crois que cela les mettrait dans une situation plutôt difficile si, maintenant, on décidait de tout changer.

Évidemment, il faut assurer une souplesse maximale et il faut que tous les individus et les groupes qui veulent comparaître aient cette possibilité. Mais si nous allions introduire des changements majeurs, tel que proposé par mon ami, il faudrait tout recommencer, en passant par le comité directeur.

Le président: Je devrais donner la parole à M. Bockstael maintenant, mais j'ai quelques observations à faire.

Notre mandat, c'est d'étudier ce bill en Comité. À moins de faire rapport à la Chambre et d'en demander la permission, nous ne pouvons pas voyager, puisque nous ne sommes pas autorisés à le faire. Nous n'avons pas beaucoup de temps à notre disposition. À vrai dire, notre temps est très limité.

Ensuite, si nous soumettons un rapport que la Chambre n'acceptera pas à l'unanimité, il n'y aura pas de temps pour un débat. La Chambre exige un préavis de 48 heures avant de permettre un débat sur le rapport d'un comité; et d'ici à 48 heures, nous aurons ajourné.

Alors, il ne serait pas très pratique de tout recommencer en ce moment. Je comprends très bien votre point de vue, monsieur Mazankowski, mais on n'a tout simplement pas le temps.

Je comprends aussi les préoccupations de M. Benjamin, mais le fait est qu'il existe des points de vue opposés au sein du Parlement. Certains croient que le Comité devrait faire venir les témoins à Ottawa et qu'on ne devrait pas voyager. Si on visite plus d'une ville à l'intérieur d'une province, on va créer un problème très sérieux. Car si on va à plusieurs endroits, comment établir des limites, combien de villes va-t-on visiter? Notre temps est très limité pour ce qui est des audiences publiques. Bien que M. Benjamin ait soulevé un point tout à fait défendable, à un moment donné, en tant que représentants élus, nous devons prendre une décision et en subir les conséquences.

Alors, voilà la situation. Si nous ne soumettons pas un rapport que la Chambre trouvera acceptable, nous n'allons pas voyager. Si nous ne soumettons pas notre rapport aujourd'hui,

[*Texte*]

even to consider it. That is why the subcommittee made the proposals it made; that is the difficulty we face.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I was attempting to be recognized before your intervention. After your intervention, and recognizing the constraints that are placed upon the committee—but in support of what Mr. Benjamin and Mr. Mazankowski have said, and looking at the itinerary as prescribed by the steering committee—when you have broken away from the capitals, which made it neat and laid out and had reason for it, it is very very difficult, coming from the Province of Saskatchewan, to not recognize that the City of Saskatoon is in the geographic centre of that province, whereas Regina is the capital, which would at least allow individuals from the northern part of our province to have greater access to the committee.

Mr. Mazankowski: But if we go to Saskatoon, we have to go to Vegreville.

Mr. McKnight: And if you go to Edmonton, recognizing where Calgary is located within the Province of Alberta, the point can be made for Calgary.

• 1255

I do not know the rationale of the steering committee in deviating slightly from the capitals, or for in fact leaving out the Province of British Columbia which certainly has a great deal at stake within this bill, if we listen to some of the people who have spoken to us from there. I do not want to see the travel of this committee jeopardized in any way, but I want those points brought out. The time is available in my opinion that we could make ourselves more available to the people of Canada whom this bill affects.

The Chairman: Mr. McKnight, we started off, I guess, in the steering committee with the idea that if we were going to one location in each province the obvious place to go would be the capital city. From my point of view, I am easy. Whether we go to Regina or Saskatoon is quite immaterial to me. Because of the time constraints, the steering committee made the decision that we would go to the capital cities. Then it was suggested that it would be more appropriate to go to Montreal than to Quebec City, because the organizations that might want to appear before the committee were located in Montreal. I think we can get around that one very easily by saying one location in Alberta, one location in Manitoba, one location in Saskatchewan, and then the committee can decide which of those locations it will be.

I do not think that makes any difference, and if that is more geographically sensible, why not.

Mr. Loiselle and then Mr. Reid.

Mr. Loiselle: I would agree to change Montreal for Quebec.

An hon. Member: Are you going to Vancouver or Victoria?

The Chairman: We have covered that by a suggestion that I made a few minutes ago, that in the final week, instead of

[*Traduction*]

on n'aura même pas le temps de l'étudier. C'est pourquoi le sous-comité a fait les propositions qu'il a faites; c'est cela le problème auquel nous devons faire face.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'ai essayé d'attirer votre attention avant votre intervention. Je comprends très bien les points que vous avez soulevés et je reconnais les contraintes auxquelles nous sommes assujettis, mais je suis tenté d'appuyer M. Benjamin et M. Mazankowski quand j'examine l'itinéraire établi par le comité directeur. Si vous ne devez pas vous limiter aux capitales, choix qui aurait été tout à fait logique, et comme je viens de la province de la Saskatchewan, il m'est très difficile de ne pas mentionner que la ville de Saskatoon se trouve au centre géographique de la province, bien que Regina en soit la capitale, et que celle-là serait plus accessible aux individus qui viennent du nord de notre province.

M. Mazankowski: Mais si nous allons à Saskatoon, il faudra ensuite visiter Vegreville.

M. McKnight: Et si vous allez à Edmonton, étant donné la situation géographique de Calgary en Alberta, on peut présenter le même argument en faveur de Calgary.

Je ne sais pas pourquoi le comité directeur n'a pas choisi que les capitales, ni pourquoi on a laissé de côté la province de la Colombie-Britannique, qui se trouve vivement intéressée par ce bill, d'après les interventions des témoins de cette province. Je ne veux pas mettre en danger les projets de voyage de ce Comité, mais j'aimerais que ces points soient bien mis en évidence. D'après moi, nous avons bien le temps de nous rendre plus disponibles aux Canadiens qui se trouvent touchés par ce bill.

Le président: Monsieur McKnight, au comité directeur, on s'est dit d'abord que si on allait faire une visite dans chaque province, l'endroit le plus logique serait la capitale. Personnellement, cela m'est tout à fait égal. Je suis prêt à aller ou bien à Regina, ou bien à Saskatoon. Étant donné notre temps limité, le comité directeur a décidé qu'on visiterait les capitales. Ensuite, quelqu'un a suggéré que Montréal serait un choix plus approprié que Québec, car les organisations qui voudraient peut-être comparaître devant le Comité se trouvent à Montréal. On peut facilement contourner ce problème en indiquant tout simplement qu'on va visiter un endroit en Alberta, un endroit au Manitoba, un endroit en Saskatchewan, et ensuite, le Comité pourra décider quelles seront ces villes.

Je ne vois pas de différence, et si cela est plus logique d'un point de vue géographique, pourquoi pas.

Monsieur Loiselle, et ensuite M. Reid.

M. Loiselle: Je suis d'accord pour qu'on remplace Montréal par Québec.

Une voix: Est-ce que vous allez à Vancouver ou à Victoria?

Le président: J'ai fait une suggestion, il y a quelques minutes, qui résoudrait ce problème: la dernière semaine, au

[Text]

saying "Halifax and Montreal", we change that to say "one other place in each province if necessary". That would cover us off. Now, if there is a need to go to British Columbia, it would seem to me to be sensible to do so when we are already in the west rather than to make a trip back. We have a logistical problem as it is. We will have some difficulty, I suspect, in finding a suitable aircraft in which to travel. We have the problem of equipment that has to be carried and so on. We will have to work that all out, but I do not want to get into that here now.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, the hearings of the Gilson report went on for a year and a half. When the member for Regina West says, "You know, the lady who is on a farm, in her kitchen, should have her chance to say what she has to say against the Crow", well, everyone is part and parcel of an umbrella group. We talked about the three prairie Pools, Manitoba, Saskatchewan and Alberta, presenting a unified stance on the Crow rate and now we would go right down to the individual member of the Pool to see if they agree with their Pool. If they do not agree with the Pool, maybe they agree with the NFU, or they agree with the Palliser group, or they agree with another group—canola pressures or another body—to which they belong. And then we are talking about receiving representation from the provincial governments.

Surely to God, the people that are interested in this Crow problem are covered by one of those umbrella groups. When the NDP deal with unions, they do not go to every respective local to see if they agree with the national union representatives at a convention. So I think we are being more than generous when we say we are going to Regina for four days or five days.

An hon. Member: Hear! Hear!

Mr. Bockstael: That is my point; and I think we should get on with adopting this report.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate the time constraint that you have mentioned regarding the 48 hours' notice to the House and getting the order of reference. I understand that and I will not be obstructive on that score at all. I have an amendment I would like to move that I hope will be general enough that the committee from week to week from now on could make changes in their schedules. I want to say that there are likely going to be some towns and villages and rural municipalities, whose branch lines are in jeopardy, that will want to make submissions. That is the way my mail has been reading the last two or three weeks, and the clerk may hear from them, that they want to appear.

[Translation]

lieu d'indiquer «Halifax et Montréal», on dirait plutôt: «un autre endroit dans chaque province, si nécessaire». Cela réglerait le problème. Alors, s'il faut visiter la Colombie-Britannique, il me semble plus raisonnable de le faire quand nous serons déjà dans l'Ouest, plutôt que de refaire tout le trajet. Nous avons déjà un problème de logistique. Il nous sera difficile, je le crains, de trouver un avion convenable pour notre voyage. Nous avons tout notre matériel à transporter, et ainsi de suite. Il nous faudra trouver une solution, mais je ne veux pas en parler maintenant.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, les audiences Gilson ont duré un an et demi. Quand le député de Regina-Ouest dit: «Vous savez, la femme du cultivateur, qui est dans sa cuisine, devrait avoir la possibilité de donner son opinion au sujet de ces tarifs», c'est bien, mais tout le monde fait partie d'un groupe. Nous avons parlé des trois pools des Prairies, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, qui pourraient présenter une position unie à l'égard des tarifs du Nid-de-Corbeau, et maintenant, nous allons interviewer les membres individuellement, pour voir s'ils sont d'accord avec la position de leur groupe. S'ils ne sont pas d'accord avec le groupe, alors, ils sont peut-être d'accord avec la NFU, ou bien avec le groupe Palliser, ou bien encore avec un autre groupe—les presseurs de canola, par exemple—auxquels ils appartiennent. Et ensuite, on parle de la possibilité de recevoir des représentations des gouvernements provinciaux.

Mon Dieu, il est sûr que les gens qui s'intéressent à ce problème du Nid-de-Corbeau appartiennent à l'un ou l'autre de ces groupes. Quand le NPD traite avec les syndicats, il ne demande pas à chaque section locale si on est d'accord avec les représentants nationaux à un congrès. D'après moi, c'est très généreux de dire que nous allons passer quatre ou cinq jours à Regina.

Une voix: Bravo!

M. Bockstael: C'est exactement cela que je voulais dire; je crois qu'on devrait faire adopter ce rapport.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je comprends très bien le point que vous avez soulevé au sujet d'un préavis de 48 heures à donner à la Chambre et au sujet de notre mandat. Je comprends très bien, et je ne vais pas causer de l'obstruction à cet égard. Mais j'aimerais proposer un amendement de nature assez générale, qui permettrait au Comité de faire des changements d'itinéraire de semaine en semaine, à partir de maintenant. Je voulais dire qu'il y aura sans doute de petites villes, des villages et des municipalités rurales qui risquent de perdre leurs lignes ferroviaires et qui voudraient présenter des mémoires. Ils m'ont envoyé pas mal de lettres depuis deux ou trois semaines, et ils vont peut-être indiquer au greffier qu'ils aimeraient comparaître.

[Texte]

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, on a point of order.

Rail line abandonment is not the Crow rate change that the member is implying. We have a CTC body that deals with rail line abandonment and holds public hearings for that purpose. And our purpose is to look at the Crow rate changes. He is suggesting that there are branch lines which may be abandoned; that is a different ball of wax, as far as I am concerned. I do not think it is part of this discussion.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the people who have expressed concern to me, and I am sure to other hon. members of the committee, view the ramifications of the legislation as jeopardizing their branch line and jeopardizing their elevator, their delivery point. They may be right or they may be wrong. But if that is the way they perceive it, they have a right to present their views to the committee in terms of the ramifications of the legislation.

Mr. Chairman, I would suggest that we add a paragraph under "Public Hearings (a)," following where it says "The Week of August 15 and 16, 1983." I am prepared to move it; I am easy on the wording. I wish we were dealing with item No. 3 first instead of this one.

I move that the following paragraph be added under Public Hearings (a), directly following "Week of August 15 and 16, 1983":

That the committee may schedule additional days during August and September, as may be required, to hear the maximum number of witnesses at more locations.

And when I say "at more locations," I mean more locations than are on the report.

The Chairman: Okay, it is moved by Mr. Benjamin . . .

Mr. Benjamin: "at other locations," if that is better.

The Chairman: Is the amendment agreed to?

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The amendment is defeated. I wonder if we can rely upon some discretion of the committee. Inasmuch as you have the week of August 8 to 11 in Regina and you have the week of August 2 to 5 in Edmonton and Winnipeg, can we assume then that the committee will entertain a certain degree of flexibility in terms of accommodating groups that may want to be heard but, because of the existing timeframe laid out here, they may be prevented?

I guess really what I am asking is, can we expect the committee to exercise a little flexibility to accommodate people who may have some difficulties because of the numbers? I think in spirit that is basically what we are trying to achieve.

The Chairman: Mr. Flis.

[Traduction]

M. Bockstael: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Les changements proposés au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau n'ont rien à faire avec l'abandon des lignes ferroviaires, tel que le député semble vouloir le dire. C'est la CCT qui s'occupe de cette question et qui tient des audiences publiques à cette fin. Mais nous, nous sommes censés examiner les changements proposés au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Le député dit qu'il y a des lignes secondaires qui seront peut-être abandonnées; il s'agit là d'un sujet qui est tout à fait différent, d'après moi. Ceci ne devrait pas faire partie de notre discussion.

M. Benjamin: Monsieur le président, les gens qui m'ont fait part de leurs préoccupations, et qui ont fait des représentations à d'autres membres de ce comité, j'en suis sûr, trouvent que la nouvelle loi aura l'effet de mettre en danger leurs lignes ferroviaires et leurs silos, c'est-à-dire leur point de livraison. Ils ont peut-être raison, ils ont peut-être tort. Mais si c'est là leur perception des effets éventuels de la législation proposée, ils ont le droit de la présenter au comité.

Monsieur le président, je propose que l'on ajoute un paragraphe sous la rubrique «audiences publiques a)», juste après les mots «la semaine du 15 et 16 août 1983.» Je suis prêt à proposer cet amendement; je ne suis pas trop exigeant pour ce qui est du libellé. J'aimerais mieux traiter du point no 3 avant de passer à celui-ci.

Je propose que le paragraphe suivant soit ajouté sous la rubrique «audiences publiques a)», tout de suite après les mots «semaine du 15 et 16 août 1983»:

Que le comité puisse ajouter d'autres jours au cours des mois d'août et de septembre, au besoin, afin d'entendre le plus grand nombre possible de témoins à plus d'endroits.

Et quand je dis «à plus d'endroits», je me réfère aux endroits qui sont indiqués dans le rapport.

Le président: Très bien, il est proposé par M. Benjamin . . .

M. Benjamin: «A d'autres endroits», si vous préférez.

Le président: L'amendement est-il adopté?

L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Alors, l'amendement est rejeté. Je me demande si on peut compter sur la discrétion du Comité. Vous allez passer la semaine du 8 au 11 août à Regina, et la semaine du 2 au 5 août à Edmonton et à Winnipeg. Est-ce que l'on peut tenir pour acquis que le comité fera preuve d'une certaine souplesse, afin de recevoir des groupes qui voudraient peut-être comparaître, mais qui ne peuvent pas à cause de l'horaire établi ici?

Alors, je veux savoir si le comité fera preuve de souplesse, pour accommoder des gens qui ont des problèmes à cause des dates. Effectivement, c'est vraiment cela que nous essayons de faire.

Le président: Monsieur Flis.

[Text]

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think that spirit was reflected in the subcommittee. I remember recalling in Regina, if we have to sit a fifth day, fine, we will sit a fifth day. So I think the subcommittee did reflect that. I think also the suggestion made earlier for the week of August 15 and 16, and one other location, if deemed necessary, shows that flexibility.

I think that understanding is there; it certainly was in the subcommittee.

The Chairman: I suggested that we change that Week of August 15 and 16, 1983, to say "the week of the 15th," and instead of naming places, say "one other location in each province, if necessary or if required." I think that would give us the flexibility that you suggest, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Plus the fact that there may be some others who may not have had a chance to appear in Ottawa. I take it that there will still be an opportunity to appear in Ottawa in the event that we did not visit them.

• 1305

The Chairman: Maybe, in each of those headings we should say the week of July 26.

Mr. Mazankowski: All right.

The Chairman: The week of August 2. Now, that week begins on the first, not on the second, but the first in most provinces is a holiday, and that is why we did not schedule that day.

Mr. Benjamin: You would get more witnesses then.

The Chairman: But if the committee wants it the first . . .

Some hon. Members: No. August 2.

The Chairman: No? August 2. All right, and then we can say the week of August 8, if you want and just cross out those last two. And do you want the week of August 15 changed and "one other location in each province", if the committee so decides? Is that agreed?

Mr. Bockstael: Because it is deemed necessary by the steering committee.

The Chairman: Pardon?

Mr. Bockstael: Why not just "other locations approved by the steering committee?"

The Chairman: Because the committee agreed that we would go to one location in each province.

Mr. Nowlan: Then we will be going to P.E.I., right?

The Chairman: That is why I suggest "in each province, if necessary".

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would appreciate if you would leave sufficient flexibility there to allow further hearings in Ottawa, if necessary, you know, if . . .

The Chairman: Just a minute until I look at a calendar here. In Part 2, maybe we should have said August 22 for the beginning of clause-by-clause, rather than August 18. That

[Translation]

M. Flis: Monsieur le président, c'était vraiment l'esprit qui régnait en sous-comité. Je me rappelle qu'on a décidé de siéger un cinquième jour à Regina, si cela s'avère nécessaire. Alors, le sous-comité reflète cette attitude. Je crois que la suggestion que l'on a faite tout à l'heure au sujet de la semaine du 15 et du 16 août, et de la possibilité d'ajouter un autre endroit au besoin, indique une telle souplesse.

Il existe une entente à cet effet; du moins, c'était le cas au sous-comité.

Le président: Je propose qu'au lieu de parler de la semaine du 15 et du 16 août 1983, l'on indique «la semaine du 15», et qu'au lieu de nommer les endroits, on dise «un autre endroit dans chaque province, au besoin». Je crois que ceci nous donnerait la souplesse voulue, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: En plus, il y aura peut-être d'autres personnes qui n'auront pas la possibilité de comparaître devant nous, ici, à Ottawa. J'imagine que ces personnes auront quand même la possibilité de comparaître ici, si on ne les visite pas.

Le président: Dans chacun des cas, on devrait peut-être dire la semaine du 26 juillet.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: La semaine du 2 août. Évidemment, cette semaine commence le 1^{er}, et non pas le 2, mais le 1^{er}, c'est un jour férié dans la plupart des provinces, et c'est pour cela qu'on ne siégera pas ce jour-là.

M. Benjamin: Vous auriez peut-être plus de témoins.

Le président: Mais si le comité veut siéger le 1^{er} . . .

Des voix: Non. Le 2 août.

Le président: Non? Le 2 août. Très bien; alors, on peut dire la semaine du 8 août, si vous voulez, on va rayer les deux derniers. Et vous voulez qu'on change la semaine du 15 août et qu'on indique «un autre endroit dans chaque province», si le comité en décide ainsi? Tout le monde est d'accord?

M. Bockstael: Car le comité directeur le juge nécessaire.

Le président: Pardon?

M. Bockstael: Pourquoi ne pas dire: «d'autres endroits approuvés par le comité directeur»?

Le président: Parce que le comité a décidé qu'on allait visiter un endroit dans chaque province.

M. Nowlan: Nous allons visiter l'Île-du-Prince-Édouard, n'est-ce pas?

Le président: C'est pourquoi je propose qu'on indique: «dans chaque province, au besoin».

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais qu'on laisse la possibilité d'ajouter d'autres audiences à Ottawa, si cela s'avère nécessaire, si . . .

Le président: Un instant, je dois consulter le calendrier. Dans la partie 2, nous aurions peut-être dû indiquer le 22 août, plutôt que le 18 août, comme date à laquelle nous allons

[Texte]

will give us another week of flexibility. We have three weeks in fact.

Mr. Benjamin: In other words, Mr. Chairman, if we felt it necessary . . . I appreciate you cannot have the committee go down to Halifax and go all the way back out to Saskatoon or Victoria, so I presume that flexibility means that if we wanted to take longer in the first two weeks of August to complete hearings out west, we would then set back to the following week what we might do in Quebec or Halifax or anywhere else.

The Chairman: Mr. Benjamin, if you notice there is a statement in this report which says:

However, if it is more efficient and cost-effective, some witnesses may be called to Ottawa.

If we had one group, for instance, from British Columbia which wanted to appear, or two groups, it is more cost-effective and more efficient to bring them to a location where we are than to move the whole committee there. There is no reason why we cannot do that.

Mr. Benjamin: So we could sit extra days in Ottawa.

The Chairman: Or an extra day in Edmonton to hear somebody from British Columbia, perhaps. I think the committee would be prepared to do that as long as we stay within our timeframe.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. I want to say that I have been on transport committee hearings on legislation, and can remember on the packaging and labelling bill in Health and Welfare, when we took four, five and six months in hearing witnesses, clause-by-clause study, and amendments and whatnot . . . but, quite frankly, Mr. Chairman, we are under the hammer of the government here. They are not saying that they want the bill by September 12; they are saying they are going to get the bill by September 12. If that means cutting off witnesses and, if that means cutting off travel, if that means cutting of clause-by-clause discussion on amendments, they are going to cut it off.

It is peculiar that this is happening to this bill, when there has been other bills that committees have taken a year, a year-and-a-half on. If this committee needs to hold hearings until the end of October, so be it. If it needs to take all of November to do clause-by-clause and amendments, so be it. We are not dealing with some little minor detail of government legislation here.

I find it strange that this kind of invisible closure is applied here when it has not applied to hosts of other legislation. In fact, the government has paid out millions of dollars for task forces to go all over the damned country for a year, a year and a half or two years. But on the Crow bill here we sit with this hammer over our heads.

[Traduction]

commencer l'étude article par article. Cela nous donnera une autre semaine. Nous avons effectivement trois semaines.

M. Benjamin: C'est-à-dire, monsieur le président, si on le jugeait nécessaire . . . Évidemment, le comité ne peut pas aller à Halifax, et ensuite retourner à Saskatoon ou à Victoria; alors, j'imagine que cette souplesse nous permettra de rester un peu plus longtemps dans l'Ouest, au début d'août, pour compléter nos audiences, et on peut retarder d'une semaine nos audiences à Québec ou à Halifax, ou ailleurs.

Le président: Monsieur Benjamin, on dit dans le rapport:

On peut cependant faire venir des témoins à Ottawa, si cela est plus efficace et plus rentable.

S'il y a un groupe de la Colombie-Britannique, par exemple, qui voudrait comparaître, ou deux groupes, il est plus rentable et plus efficace de faire venir ces personnes que de faire voyager tout le comité. Ceci est tout à fait possible.

M. Benjamin: Alors, on pourrait ajouter des jours à nos audiences à Ottawa.

Le président: Ou on pourrait peut-être ajouter une journée à Edmonton, pour entendre un témoin de la Colombie-Britannique. Je crois que le comité serait prêt à agir de cette façon, pourvu qu'on respecte notre horaire.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. J'aimerais dire que j'ai déjà assisté à des audiences de ce comité sur diverses lois, et je me souviens du bill de la Santé et du Bien-être social sur l'emballage et l'étiquetage, au sujet duquel on a passé quatre, cinq et même six mois à entendre des témoins, à étudier le bill article par article, à proposer des amendements, et ainsi de suite . . . mais, pour être franc, monsieur le président, nous sommes contraints par le gouvernement, ici. Ils ne disent pas qu'ils aimeraient avoir le bill le 12 septembre; ils disent qu'ils vont avoir le bill le 12 septembre. Et s'il faut laisser tomber des témoins, et des voyages, et l'étude article par article des amendements, c'est ce qui va arriver.

Il est bizarre qu'on procède ainsi dans le cas de ce bill, car il y a eu d'autres bills qui ont passé un an, ou un an et demi, en comité. Si ce comité doit continuer ses audiences jusqu'à la fin d'octobre, il devrait le faire. S'il nous faut le mois de novembre pour l'étude article par article et l'examen des amendements, ainsi soit-il. Il ne s'agit pas ici d'un détail mineur d'une loi gouvernementale.

Je trouve cela plutôt étrange qu'on impose ce genre de bâillon invisible, quand, en général, on ne l'applique pas à nombre d'autres projets de loi. En fait, dans le cas d'autres législations, le gouvernement a dépensé des millions de dollars pour des groupes de travail qui se sont baladés à travers le pays pendant un an, ou un an et demi, et même deux ans. Toutefois, sur la question du Nid-de-Corbeau, nous nous retrouvons sous une épée de Damoclès.

[Text]

I am trying to be co-operative in the sense of having heard all the witnesses in August and September, and then we can go to clause-by-clause after that.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I move the adoption of this report, which has been approved by the steering committee as such. To keep making vocal sounds about changing something, but not getting down to the business of making a definite statement . . . I am ready to vote on the whole resolution.

The Chairman: That motion is already before the committee, moved by Mr. Bockstael.

Now, we have made some changes in the scheduling in part one, and in part two we have changed August 18 to August 22.

Mr. Bockstael: You did not ask for a vote on that.

The Chairman: No, I did not. I asked . . .

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I assumed that we were going through the report on a stage-by-stage basis. I do not want to put you or the clerk on the spot, but I would like, just for clarification, to have the new wording of the section dealing with the week of August.

The Chairman: August 15?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: What I have suggested, and the committee has not approved it yet, I want to make clear: first of all, in number one, that we simply say week of July 26, week of August 2, week of August 8, week of August 15. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay. Then, under week of August 15, that: "the committee may sit in one location in each of the other provinces if deemed necessary." Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, okay.

Then that the clerk of the committee be . . .

Mr. Mazankowski: What about further meetings in Ottawa, if necessary?

The Chairman: That is listed: "However, if it is more efficient and cost effective, some witnesses may be called to Ottawa."

Mr. Mazankowski: Yes, but that is a very strict proviso. There may very well be some other groups that we may have not accommodated in the first week that may want to appear in the last week.

The Chairman: All right. Let me go, then, to number two before we get to that because if we are going to have those extra hearings it would have to be the week of August 18, and there is still something wrong with that.

An hon. Member: The 18th is a Thursday.

[Translation]

Ce que j'entends par coopération, c'est d'entendre tous les témoins en août et en septembre, et ensuite, de passer à l'étude article par article.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je propose l'adoption du rapport, tel qu'approuvé par le comité directeur. Ce n'est plus la peine de s'exclamer pour des changements, si on n'est pas prêt à prendre une décision . . . Je suis prêt à voter sur toute la résolution.

Le président: La motion est déjà proposée, par M. Bockstael.

Nous avons toutefois fait des changements au calendrier de la première partie, et dans la deuxième partie, nous avons changé le 18 août pour le 22 août.

M. Bockstael: Nous n'avons pas voté à cet effet.

Le président: Non, c'est vrai. J'ai demandé . . .

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je pensais qu'on devait étudier ce rapport étape par étape. Je ne veux pas causer de difficulté, à vous ou au greffier, mais à des fins d'éclaircissement, j'aimerais qu'on me donne le nouveau libellé de la partie traitant de la semaine d'août.

Le président: La semaine du 15 août?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Je veux que ce que j'ai proposé, mais que le Comité n'a pas encore approuvé, soit très clair: d'abord, au n° 1, que nous disions simplement: la semaine du 26 juillet, la semaine du 2 août, la semaine du 8 août, la semaine du 15 août. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Maintenant, au-dessous de «semaine du 15 août», on dit que le Comité peut siéger à plus d'un endroit dans chacune des provinces, si cela est nécessaire. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Alors, nous sommes d'accord.

Ensuite, le greffier du Comité . . .

M. Mazankowski: Allons-nous tenir d'autres réunions à Ottawa, si nécessaire?

Le président: C'est dit en toutes lettres: «Toutefois, certains témoins seront convoqués à Ottawa, si cela est plus efficace et moins coûteux.»

M. Mazankowski: Oui, c'est une disposition très rigoureuse. Il se pourrait que certains autres groupes qu'on aura pu entendre durant la première semaine veuillent comparaître la dernière semaine.

Le président: Très bien. Alors, passons au n° 2, avant d'en discuter, car si nous devons prévoir d'autres audiences, il faut le faire durant la semaine du 18 août, quoiqu'il y ait quelque chose qui cloche, là.

Une voix: Le 18 tombe un jeudi.

[Texte]

The Chairman: Yes. Just a moment, please. We had decided in the steering committee to begin clause-by-clause on Thursday the 18th. If necessary, by extending the hearings in the week of August 15 to the entire week we should be able to accomplish that, should we not? And nothing precludes us from holding additional hearings during that week in Ottawa.

Mr. Benjamin: Are we on number two now, Mr. Chairman?

The Chairman: Not yet.

So there is nothing to preclude us from having additional hearings in that week.

Mr. Mazankowski: Okay, as long as that is understood.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have an amendment to that. I have a tool which might facilitate the previous section.

Mr. Flis: Mr. Chairman, in the subcommittee we had the calendar in front of us and we saw how tight it was. That is why we set the 18th as the clause-by-clause so that we could report to the House on the 12th. By moving the 18th to the 22nd, are we still assured that we will be able to report on the 12th?

The Chairman: Well, we still have three weeks to do clause-by-clause.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, furthermore, it may not be required that we have other hearings here, and so there could be a disposition to move into clause-by-clause study earlier than the 22nd, but I . . .

Mr. Bockstael: Well, that is what I am trying to get at, Mr. Chairman. If we said commence on a clause-by-clause consideration of Bill C-155 . . .

• 1315

The Chairman: No later than . . .

Mr. Bockstael: —if possible, August 18, but no later than August 22.

The Chairman: Just say “no later than” and it gives us the required flexibility.

Mr. Bockstael: All right. No later than August 22.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you told me we were not on item 2 yet, and I have an amendment to item 2.

The Chairman: All right, put your amendment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that commencement of clause-by-clause consideration of Bill C-155 be not later than September 12.

The Chairman: Is there any discussion on the amendment?

[Traduction]

Le président: Oui. Un moment, s'il vous plaît. Le comité directeur avait décidé de commencer l'étude article par article le jeudi 18 août. Si nécessaire, en prolongeant les audiences durant la semaine du 15, on pourrait entendre tous les témoins, n'est-ce pas? Rien ne nous empêche de tenir des audiences supplémentaires ici, à Ottawa, durant cette semaine.

M. Benjamin: Discutons-nous du numéro 2, maintenant, monsieur le président?

Le président: Pas encore.

Alors, rien ne nous empêche d'avoir des audiences supplémentaires durant cette semaine.

M. Mazankowski: Très bien, ça va si nous sommes tous d'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement. C'est une modalité qui pourrait mieux nous accommoder dans la partie précédente.

M. Flis: Monsieur le président, à la réunion du comité directeur, nous avions le calendrier sous les yeux, et nous avons noté comme il était chargé. C'est pourquoi nous avons décidé de commencer l'étude article par article le 18, afin de pouvoir déposer notre rapport à la Chambre le 12 septembre. En retardant cette étude du 18 au 22, sommes-nous toujours assurés de pouvoir déposer le rapport le 12?

Le président: Eh bien, ça nous donne quand même trois semaines pour compléter l'étude article par article.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il faut se rappeler aussi que les audiences supplémentaires, ici, ne seront peut-être pas nécessaires; ainsi, on pourrait simplement proposer qu'on commence l'étude article par article plus tôt que le 22 . . .

M. Bockstael: C'est ce que je voulais dire, monsieur le président. Si l'on disait que l'étude article par article du Bill C-155 commencera . . .

Le président: Au plus tard le . . .

M. Bockstael: . . . si possible le 18 août, mais au plus tard le 22 août.

Le président: Disons simplement au plus tard le 22 août, et cela nous donne toute la souplesse nécessaire.

M. Bockstael: Très bien. Au plus tard le 22 août.

M. Benjamin: Monsieur le président, passons maintenant à l'article 2 et j'ai un amendement à proposer.

Le président: Proposez votre amendement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je propose que l'étude article par article du bill C-155 débute le 12 septembre au plus tard.

Le président: Quelqu'un veut-il se prononcer au sujet de cet amendement?

[Text]

Mr. Benjamin: That gives you all the leeway you want ahead of that for witnesses and hearings here in Ottawa as well.

Amendment negated.

The Chairman: All right.

Mr. Bockstael: Do you want a formal motion of the amendment no later than August 22?

The Chairman: Yes.

Mr. Bockstael: I move that we commence clause-by-clause consideration of Bill C-155 no later than August 22, 1983.

Motion agreed to.

The Chairman: No. 3: that we report to the House on November 12, 1983.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have an amendment. I move that we report to the House not later than November 1, 1983.

Amendment negated.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have another amendment. I move that the report to the House be not later than October 1, 1983.

Amendment negated.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I move concurrence with the date of September 12.

Motion agreed to.

The Chairman: Press release: You have a copy of that, I believe—a proposed press release. Some things will have to be changed in it now, because of the changes we have made to the dates. Is the press release generally acceptable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: We might have to make some modifications as a result of the changes.

The Chairman: That is what I just said, Mr. Benjamin.

Items 4 and 5 agreed to.

The Chairman: Item 6.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on No. 6—I agree with 4 and 5.

The Chairman: It is a standard . . .

Mr. Benjamin: Yes.

That the Committee reserves the right to select witnesses who will be invited to appear.

I presume that applies only to those who will be invited, and for those who ask to appear, the committee will have to make a decision on a week-to-week basis as to how many may appear.

[Translation]

M. Benjamin: Cela vous donnera toute la latitude nécessaire pour entendre des témoins ou tenir des audiences à Ottawa aussi.

L'amendement est rejeté.

Le président: Très bien.

M. Bockstael: Voulez-vous une proposition formelle de la modification des dates à «au plus tard le 22 août»?

Le président: Oui.

M. Bockstael: Je propose que l'étude article par article du bill C-155 débute au plus tard le 22 août 1983.

La motion est adoptée.

Le président: Passons à l'article 3: que nous déposions le rapport à la Chambre le 12 novembre 1983.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux proposer un amendement. Je propose que nous déposions le rapport à la Chambre au plus tard le 1^{er} novembre 1983.

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai un autre amendement. Je propose que le rapport soit déposé à la Chambre au plus tard le 1^{er} octobre 1983.

L'amendement est rejeté.

M. Bockstael: Monsieur le président, je propose qu'on accepte la date du 12 septembre.

La motion est adoptée.

Le président: Passons maintenant à l'étude du communiqué de presse. Je crois que vous avez tous reçu un exemplaire du communiqué de presse que nous avons proposé. Bien sûr, il faudra changer certains détails maintenant, à cause des changements de dates. Le communiqué de presse est-il acceptable dans l'ensemble?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Il faudra peut-être faire certaines modifications étant donné les changements apportés.

Le président: C'est ce que je viens de dire, monsieur Benjamin.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

Le président: Passons à l'article 6.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet du n° 6—je suis d'accord avec les 4 et 5.

Le président: Normalement . . .

M. Benjamin: Oui.

Que le Comité se réserve le droit de choisir les témoins qu'il invitera à comparaître.

Cette clause s'applique bien sûr seulement à ceux qui sont invités, et pour ceux qui demanderont de comparaître, le Comité devra faire son choix d'une semaine à l'autre, selon le nombre de demandes.

[Texte]

The Chairman: That is the normal way a committee operates, Mr. Benjamin. The committee will from time to time have to make decisions on who is going to appear.

Items 6 to 9 inclusive agreed to.

The Chairman: Item 10.

Mr. Mazankowski: Just on that point—as long as there is a clear understanding that we will have the authority to hire the kind of expert professional assistance and counsel that the committee deems necessary.

The Chairman: It is there:

... such professional, stenographic and clerical staff as may be required ...

Item 10 agreed to.

The Chairman: Item 11: Travel.

• 1320

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is curiosity on my part, because I cannot recall what happened before: When the committee is travelling and each of us, as an individual member, travels to the site of a committee hearing, does that count against our 52 tickets?

The Chairman: No, the committee will pay.

Item 11 agreed to.

The Chairman: Item 12.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the travel expenses, obviously, will cover members of the committee and the alternates, of course?

An hon. Member: That is another good question.

The Chairman: Alternates normally do not travel, unless they replace ...

Mr. Mazankowski: No, no. They are bona fide members of the committee. They sit as members of the committee.

The Chairman: That is a new situation, is it not?

Mr. Mazankowski: They sit as members of the committee. They can participate in every way shape and form—with the exception of voting—when the permanent member is not there. We are going to take our permanent members and our alternates as bona fide members of the committee, and they had better well be included.

The Chairman: That is a very good point you have brought up, Mr. Mazankowski. The situation is quite different from what it has been in the past. I think the committee can make that decision for itself. We could add it as number 13.

Mr. Mazankowski: That clarification is needed, and I will certainly ...

The Chairman: I can certainly understand the situation. We used to have a committee of 20; we now have a committee of 10. Mr. Flis.

Mr. Flis: I wonder if we could authorize the Chair and the clerk to check into precedents. My understanding was that if any member from either party could not attend, let us say in

[Traduction]

Le président: C'est généralement la façon de procéder au Comité, monsieur Benjamin. De temps en temps, le Comité devra faire une sélection des témoins qui comparaitront.

Les articles 6 à 9 inclusivement sont adoptés.

Le président: L'article 10.

M. Mazankowski: À cet égard, j'accepterai—aussi longtemps qu'il est clairement entendu que nous serons autorisés à engager le genre de consultant ou d'expert auquel le Comité croit bon d'avoir recours.

Le président: C'est écrit en toutes lettres:

... et le personnel professionnel, sténographique ou administratif nécessaires ...

L'article 10 est adopté.

Le président: L'article 11: les voyages.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis curieux car je ne me souviens pas ce que nous avions fait déjà. Lorsque le Comité voyage, et chacun, individuellement, se rend à l'endroit désigné de l'audience, devons-nous utiliser un de nos 52 billets?

Le président: Non, le Comité paie.

L'article 11 est adopté.

Le président: Article 12.

M. Mazankowski: Monsieur le président, bien sûr, les frais de dépenses couvrent les suppléants aussi bien que les membres du Comité?

Une voix: C'est une bonne question.

Le président: Normalement, les suppléants ne voyagent pas, à moins de remplacer ...

M. Mazankowski: Non, non. Ce sont des membres de plein droit du Comité. Ils siègent comme membres du Comité.

Le président: C'est une nouvelle situation, n'est-ce pas?

M. Mazankowski: Ils sont membres en titre du Comité, sauf qu'ils n'ont pas droit de vote, à moins de remplacer un membre permanent du Comité. Nous avons tout à fait l'intention de faire voyager nos suppléants aussi bien que les membres permanents du Comité et il faut que leurs frais de voyage soient payés.

Le président: C'est une excellente question que vous soulevez, monsieur Mazankowski. C'est très différent de ce qui se faisait dans le passé. Le Comité peut prendre une décision à cet égard. Ajoutons-le comme article 13.

M. Mazankowski: Il faut un éclaircissement à cet égard, et je proposerai ...

Le président: Je comprends très bien la situation. Habituellement le Comité se composait de 20 membres; maintenant il n'y en a plus que 10. Monsieur Flis.

M. Flis: Autorisons le président et le greffier à vérifier les précédents. Selon moi, si un membre de n'importe quel parti ne peut se rendre, disons à Regina, son suppléant y va à sa place,

[Text]

Regina, the alternate would go and the alternate would get all expenses paid, in the same way as would the full-fledged member. I was never under the impression that 11 additional members would travel along and have everything covered. We are talking about a lot of money here, ladies and gentleman.

Mr. Mazankowski: You are talking about a lot of money for the members who really will want to follow the hearings. If the members' expenses are not going to be covered, we had better not travel, because at least their expenses will be covered while they are here in Ottawa. You cannot expect members who have a very deep and very concerned interest in this issue and who will want to follow the thing . . . Those members who are alternates on the committee, really, in my view, have to be covered as bona fide members. Otherwise, you are better off to have the committee meet here in Ottawa, because here their expenses are covered.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: It has always been my understanding, Mr. Chairman, that the alternates are full-fledged members of this committee . . .

Mr. Mazankowski: Sure they are, absolutely.

Mr. Deniger: —and have all the privileges of this committee. I think it would be a very bad precedent . . .

The Chairman: Except voting.

Mr. Deniger: —except for voting . . . if we limited participation to those who are members. I might add, Mr. Chairman, that the Crow is really a western issue and we are blessed with only two members. I think we would benefit if we had the views not only of the permanent members but of the alternate members from western Canada of this committee. I think that is a very reasonable request made by Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin: This is a Canadian issue.

The Chairman: This is the first travelling we have done as a committee since the new structure, so it is a new situation. I would agree with the point of view expressed. The question was asked as to whether or not we had looked at the precedents: The fact is that the precedents would not apply in this instance, in my opinion. I think we will have to make way for the members of the committee and the official alternates—I do not think there can be any doubt about that in anybody's mind . . . who wish to travel. There is no compulsion placed on them, of course, to travel, there is no compulsion on regular members, except a moral compulsion, I suppose. I would agree with that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the area of flexibility, there is no use kidding ourselves, with the number of days we are going to be holding hearings, even with the regular members and the alternates there are going to be days when they cannot appear. I presume there will be flexibility in changing an alternate, or making an alternate the regular member and bringing in a new alternate for a given location in the country.

[Translation]

comme s'il était membre permanent. Je n'ai jamais eu l'impression que les 11 membres supplémentaires pourraient voyager, toutes dépenses payées. Cela pourrait faire une jolie somme, messieurs dames.

M. Mazankowski: Il s'agit de beaucoup d'argent, pour les députés qui veulent vraiment suivre toutes les audiences. Si les dépenses des députés ne sont pas payées, il est préférable de ne pas voyager, car au moins leurs dépenses sont payées s'ils viennent à Ottawa. Vous ne pourrez jamais vous attendre à ce que les députés qui s'intéressent à cette question et qui s'en préoccupent, ne veulent pas suivre tout le débat . . . Donc à mon sens, en fait les membres suppléants doivent être considérés comme des membres de plein droit. Autrement, il vaut mieux que le Comité se réunisse toujours à Ottawa, car ici leurs dépenses sont payées.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, j'ai toujours pensé que les suppléants étaient des membres de plein droit du Comité . . .

M. Mazankowski: Justement, absolument.

M. Deniger: . . . et qu'ils ont tous les privilèges conférés aux membres du Comité. A mon avis, ce serait un très mauvais précédent . . .

Le président: Mais sans droit de vote.

M. Deniger: —sans droit de vote . . . que de limiter la participation aux seuls membres. J'ajoute, monsieur le président, que la question du tarif du pas du Nid-de-Corbeau intéresse vraiment l'Ouest et que seuls deux députés représentent cette région au Comité. On pourrait donc profiter des idées non seulement des membres permanents, mais aussi des suppléants qui viennent de l'ouest du Canada. La demande de M. Mazankowski me semble très raisonnable.

M. Benjamin: C'est une question qui intéresse tout le Canada.

Le président: C'est la première fois que le Comité voyage depuis le changement de structure, donc la situation est toute nouvelle. Je suis d'accord avec les points de vue exprimés. On a demandé si on devait étudier les précédents: en fait, à mon sens, aucun des précédents ne s'applique à cette situation. Je crois donc qu'il faut prévoir les frais de voyage et pour les membres du Comité et pour les remplaçants officiels, qui désirent voyager. Bien sûr personne n'est obligé de voyager, sauf par obligation morale je suppose. Je suis d'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour assurer une plus grande souplesse, ne nous leurrons pas, au nombre de jours où nous tiendrons des audiences, il arrivera que même les membres permanents et leurs suppléants ne pourront siéger. Je suppose que nous avons prévu la possibilité de nommer un deuxième suppléant et de faire du suppléant actuel le membre permanent du Comité, ou de simplement nommer un rempla-

[Texte]

The Chairman: Mr. Benjamin, I cannot change that. I have no authority to do so. That is in the Standing Orders of the House. All I can tell you is that, in a case like that, we would obviously hear from that member. I think we would be reasonable. I cannot, however, change the standing orders to make that member an official member of the committee without the required notice.

• 1325

Mr. Benjamin: The 24-hour notice . . .

The Chairman: I cannot change that.

Mr. Benjamin: No. Okay.

The Chairman: Nobody can.

Mr. Benjamin: That is fine. For example, there are three dates when I absolutely cannot be there; my alternate will take my place and there will be another person who wants to be an alternate. I will take myself off the committee for those three dates.

The Chairman: If you know that now, you will have no trouble having one of the Whips make that change for those dates.

Mr. Benjamin: And when we are on the road, surely to God we do not have to phone Ottawa and have Ottawa phone back. Can I not, as the member for my party, or Mr. Mazankowski, or Mr. Nowlan, make the change on 24 hours' notice when we are out in Regina or Edmonton or wherever?

The Chairman: Mr. Benjamin, the Whip is here and he is listening. I assume he will see if there is a mechanism by which that can be accomplished. Okay?

Item 12 agreed to.

Motion agreed to.

The Chairman: And (b) says that the chairman be authorized to add other support staff if required. That is agreed? Is the report carried as amended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall I report both 16th and 17th to the House?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Deniger: Are we sitting this afternoon?

The Chairman: Yes. I cannot say definitely, but if the Canadian Air Safety Board legislation is passed we will be sitting this afternoon on that legislation.

An hon. Member: And if necessary, this evening.

The Chairman: It has been, and we will be sitting at 3.30 p.m.

[Traduction]

çant pour assister aux audiences dans un endroit précis du pays.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne peux changer cela. Je n'en ai pas l'autorité. C'est un règlement de la Chambre. Je peux vous dire toutefois que, dans un tel cas, le député nous tiendrait au courant. On peut être raisonnable à cet égard. Toutefois, je ne peux changer le Règlement de la Chambre, pour inscrire le député comme membre officiel du Comité sans l'avis préalable prévu.

M. Benjamin: L'avis de 24 heures . . .

Le président: Je ne peux changer cela.

M. Benjamin: Non. Très bien.

Le président: Personne ne peut le changer.

M. Benjamin: Très bien. Par exemple, il y a trois jours où je ne pourrai absolument pas assister aux audiences; mon remplaçant sera là, et une autre personne peut aussi me remplacer. Je ferai donc rayer mon nom de la liste du Comité pour ces trois jours.

Le président: Si vous le savez déjà aujourd'hui, les whips se feront un plaisir de faire les changements nécessaires pour ces dates.

M. Benjamin: Lorsque nous serons en voyage, sûrement il ne sera pas nécessaire de téléphoner à Ottawa, pour faire la demande, et attendre la réponse d'Ottawa. Ne pourrais-je pas, comme membre de mon Parti, le cas échéant M. Mazankowski, pour son parti ou M. Nowlan, proposer les changements 24 heures d'avance, lorsque nous serons à Regina ou à Edmonton, ou ailleurs?

Le président: Monsieur Benjamin, le whip est là qui écoute. Je suppose qu'il verra s'il existe un mécanisme pour assurer les changements. D'accord?

L'article 12 est adopté.

La motion est adoptée.

Le président: Et au sous-alinéa b), on autorise le président à rajouter un personnel de soutien nécessaire. Êtes-vous d'accord? Le rapport est-il adopté tel que modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je déposer les 16^e et 17^e rapports à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Deniger: Avons-nous une réunion cet après-midi?

Le président: Oui, ce n'est pas encore certain, mais si la Loi constituant le bureau canadien de la sécurité aérienne est adoptée à la Chambre, nous étudierons ce projet de loi cet après-midi.

Une voix: Et si nécessaire, ce soir.

Le président: Le bill a été adopté, nous siégeons donc à 15h30.

[Text]

Travel arrangements: That the chairman be authorized to make all the arrangements for the trip, including alternative arrangements when necessary. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now, I would appreciate it if members, especially in this case Mr. Mazankowski, Mr. Benjamin, Mr. Dubois or Mr. Loiselle would give the names of organizations and associations to the Clerk of the Committee in order that we could go ahead with our planning. Third, when we are talking about the provincial governments appearing before the committee, should we invite the transport ministers or the agriculture ministers, or do we leave that up to the provincial governments?

Mr. Flis: Let them send their own delegate.

The Chairman: Okay. We will leave that up to them.

Mr. Benjamin: And the opposition parties.

The Chairman: Okay. That winds up our session for today, I think. Thank goodness; it is almost 1.30 p.m. I thank all members of the committee for their participation. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Modalités de voyage: que le président soit autorisé à faire tous les arrangements nécessaires pour voyager. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Alors, j'apprécierais beaucoup si les députés, surtout le cas échéant, M. Mazankowski, M. Benjamin, M. Dubois, ou M. Loiselle, donnaient une liste des organismes et associations au greffier du Comité, afin de nous permettre de préparer le voyage. Troisièmement, au moment d'inviter les gouvernements provinciaux à comparaître, invitons-nous le ministre des Transports ou le ministre de l'Agriculture, ou devons-nous laisser la décision aux gouvernements provinciaux?

M. Flis: Laissez-les décider qui les représentera.

Le président: Très bien. On laisse donc la décision aux provinces.

M. Benjamin: Et aux partis de l'Opposition.

Le président: Très bien. Alors voilà nous avons terminé cette séance. Tant mieux, il est presque 13h30. Je remercie tous les membres du Comité de leur participation. La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-48"

RESPONSES PROVIDED BY THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
TO QUESTIONS ON THEIR ANNUAL REPORT FOR 1982.

Questioner: Mr. J.P. Nowlan, M.P.

Subject: Salaries of Vice-Presidents
and Division Presidents

The ranges of the salaries of the Company's Vice-Presidents and of the Presidents and Vice-Presidents of its Canadian subsidiaries are as follows:

<u>Range of Salaries</u>	<u>Number of Individuals</u>
\$ 75,000 - \$100,000	13
100,000 - 120,000	7
120,000 - 200,000	6

Questioner: Mr. C.R. Turner, M.P.

Subject: Loss of Jobs due to
automation

It is estimated that during the last two years the introduction of automation has resulted in a reduction by approximately 900 in the number of CN jobs in Canada. About 700 of those were in CN Rail.

Questioner: Mr. J.R. Ellis, M.P.

Subject: Express Centre at
Belleville, Ontario

It is planned that in 1983 the terminal staff and operations of Toronto-Peterborough Transport (TPT) at Belleville will be transferred to the Belleville Express Centre and the use of the present TPT facilities will be discontinued. This change will make one terminal management job unnecessary but will not otherwise affect the respective terminal staffs of TPT and CNX. Any subsequent reductions of those staffs would occur only in the event of productivity improvements or reduced traffic volumes.

The CNX regional office will be closed when a planned combination of the managements of CNX and CN trucking subsidiaries occurs. Three management employees will then be affected by reassignment, transfer, retirement or separation.

Questioner: Mr. C.R. Turner, M.P.

Subject: Job Loss at London, Ont.

When the managements of CNX and CNTL trucking companies are combined, the regional offices of CNX and the headquarters of Husband Transport Limited will be closed. In total some 79 management and administrative jobs will then become unnecessary and an equivalent number of employees (76 Husband & 3 CNX) will be affected by reassignment, transfer to other cities in Canada, retirement, or separation.

In 1983 it is planned to relocate Husband Transport's terminal operations in London to the CNX facility on Wilton Grove Road. This change will make two terminal management jobs unnecessary but will not otherwise affect the respective terminal staffs of Husband or CNX. Any subsequent reductions of those staffs will occur only in the event of productivity improvement or reduced traffic volumes.

After its terminal operations have been relocated, Husband's existing garage operation will be replaced by a mobile unit for light vehicle maintenance and repairs; other such work will be carried out at the Husband garage facilities in Toronto. This change will affect 5 garage supervisory and administration employees who may transfer to Toronto or retire. Of the garage's 12 mechanics, two will remain in London to service local automotive vehicles with the proposed mobile unit and 10 others will be given an option to transfer to Toronto.

Questioner: Mr. J.M.J. Olivier, M.P.

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Autoport Limited

A.E. Hayes
D.P. MacKinnon
H.R. McManus
R.G. Messenger

J.H. Morgan
J.H.D. Sturgess
J.D. Weldon

Canac Consultants Limited

W.H. Bailey
A.E. Deegan
M.L. De Pellegrin
R.C. Franklin
J. Gratwick
M.J.L. Kirby

J.R. Lagacé
R.E. Lawless
Y.H. Masse
D.G.A. McLean
J.H. Richer

The Canada and Gulf Terminal Railway Company

M. Boucher
A. Giard
J.R. Lagacé
R.P. Langlois
A. Legault

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Canadian National Express Company
Canadian National Railway Company
Canadian National Steamship Company, Limited
Canadian National Telegraph Company
Canadian National Transfer Company Limited
Canadian National Transportation, Limited
The Canadian Northern Quebec Railway Company
CN Transactions Inc.
The Great North Western Telegraph Company of Canada
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
The Quebec and Lake St. John Railway Company

J.H.	Horner, P.C.	D.G.A.	McLean
J.M.	LeClair	G.D.	Mandel
G.	Di Battista	E.A.	Pratt
J.S.	Hinds, Q.C.	F.D.	Rosebrugh
Benoit	Joncas	G.T.	Urquhart

Canadian National Hotels (Moncton) Ltd.

J.G. Cormier
C.J. Sauvé
J.P. Schiller

The Canadian National Railways Securities Trust

Trustees

J.H.	Horner, P.C.	D.G.A.	McLean
J.M.	LeClair	G.D.	Mandel
G.	Di Battista	E.A.	Pratt
J.S.	Hinds, Q.C.	F.D.	Rosebrugh
Benoit	Joncas	G.T.	Urquhart

Canat Limited

Y.H. Masse
G.C. Church
P.J. Foliot

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Canaven Limited

L.L.	Atkinson	R.E.	Lawless
W.H.	Bailey	E.D.	Pinsonnault
A.P.	Bird	H.M.	Romoff
R.	Boudreau	M.	Sicard
L.T.	Corey	J.H.	Spicer
V.R.	Cox	S.D.H.	Thomas
J.	Cunningham	W.H.	Tidswell
J.	Gratwick	H.	Valle
Charles Kroft			

Chalut Transport (1974) Inc.

R.C. Franklin
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Chapman Transport Limited

J.B. Griffith
B.W.J. Rieck
E.E. Trethewey

CN Exploration Inc.

R.C. Franklin
J.H. Horner, P.C.
M.J.L. Kirby
A.R. Williams

C.N. (France) S.A.

Pierre Bricout
Benoit Joncas
J.M. LeClair
D.P. MacKinnon

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

CN Marine Inc.

Ken Baird
S.D. Cameron
P.A. Clarke
N. van Duyvendyk
R.C. Franklin
J. Gratwick

C.E. Linkletter
R.G. Messenger
P.W. Oland
E.A. Pratt
R.J. Tingley

CNM Inc.

Ken Baird
P.A. Clarke
R.C. Franklin
J. Gratwick

P.W. Oland
E.A. Pratt
R.J. Tingley

CN Tower Limited

John M. Callen
R.C. Franklin
J.S. Hinds, Q.C.
A.G. Lennon

F.D. Rosebrugh
Barbara Sullivan
G.A. Van de Water

CN Tower Restaurants Ltd.

John M. Callen
R.C. Franklin
J.S. Hinds, Q.C.
A.G. Lennon

F.D. Rosebrugh
Barbara Sullivan
G.A. Van de Water

Coastal Transport Limited

K. Baird
P.A. Clarke
R.C. Franklin
J. Gratwick

P.W. Oland
E.A. Pratt
R.J. Tingley

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company

J.H. Burdakin	J.M. LeClair
Basil Cole	J.H. McNeal, Jr.
W.H. Cramer	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	W.K. Smith
D. Int-Hout, Jr.	P.E. Tatro
V.G. Istock	P.M. Turner
R.E. Lawless	

Domestic Two Leasing Corporation
Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Four Leasing Corporation

E.G. Fontaine
R.L. Ritchie
P.E. Tatro

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

J.H. Burdakin
W.H. Cramer
D.L. Fletcher
J.M. LeClair
J.H. Richer

Empire Freightways Limited

C.M. Dunn
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin	R.E. Lawless
R.S. Gillette	J.M. LeClair
J.S. Hinds, Q.C.	J.H. Richer
V.G. Istock	F.D. Rosebrugh
F.R. Keyser, Jr.	P.M. Turner

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Grand Trunk Land Development Corporation

J.H. Burdakin
J.M. LeClair
P.E. Tatro

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

J.H. Burdakin
J.D. Chase
G.L. Maas
E.C. Opperthausen
P.E. Tatro

Grand Trunk Western Railroad Company

J.H. Burdakin	J.M. LeClair
Basil Cole	J.H. McNeal, Jr.
W.H. Cramer, Jr.	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	W.K. Smith
D. Int-Hout, Jr.	P.E. Tatro
V.G. Istock	P.M. Turner
R.E. Lawless	

The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company

W. Burns
E.T. Fride
P.M. Hanft
G.W. Harries
W.P. O'Brien

The Northern Consolidated Holding Company Limited

J.H. Horner, P.C.	D.G.A. McLean
J.M. LeClair	E.A. Pratt
Benoit Joncas	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	G.T. Urquhart
G.D. Mandel	

DIRECTORS OF CONSOLIDATED COMPANIES
(as at May 31, 1983)

Northwestel Inc.

D.C. Campbell
R.C. Franklin
Rolf Hogen
A.J. Kuhr

D.G.A. McLean
David Searle
J.H. Spicer

Royal Transportation Limited

J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Terra Nova Telecommunications Inc.

N. Blair
D.C. Campbell
P.A. Clarke
R.C. Franklin

A.J. Kuhr
E.A. Pratt
J.H. Spicer
H. Steele

Transport Husband (Quebec) Inc.

J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Transport Route Canada Inc.

R.C. Franklin
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

NOTE: The companies listed below had ceased to exist having been merged into Transport Route Canada Inc.:

Cronin Transport Limited
Husband International Transport (Ontario) Limited
Husband Transport Limited
Midland Superior Express Limited
116334 Canada Inc.
116335 Canada Inc.
Swan River-The Pas Transfer Ltd.
The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited

NOMINEES OF CANADIAN NATIONAL REPRESENTING
IT ON THE BOARDS OF JOINTLY OWNED AND
OTHER COMPANIES IN WHICH CN HAS INVESTMENT
(as at May 31, 1983)

The Belt Railway Company of Chicago

Director

J.H. Burdakin

Canaprev Inc.

Directors

R. Boudreau
E. Buchholz
J.R. Lagacé
Y.H. Masse

Central Vermont Railway, Inc.

Directors

K. Baird	R.S. Jones
J.H. Burdakin	F. Ray Keyser, Jr.
A.W. Cunningham	C.W. Landry
R.S. Gillette	J.M. LeClair
R.M. Gillis	A.P. Pizzagalli
L.F. Hackett	J.H. Richer

Chicago and Western Indiana Railroad Company

Director

P.E. Tatro

Compagnie de gestion de Matane Inc.

Directors

B. Bourgeois	J.R. Lagacé
A. Giard	R.P. Langlois
B. Joncas	A. Legault

NOMINEES OF CANADIAN NATIONAL REPRESENTING
IT ON THE BOARDS OF JOINTLY OWNED AND
OTHER COMPANIES IN WHICH CN HAS INVESTMENT
(as at May 31, 1983)

Computer Sciences Canada, Ltd.

Director

R.C. Franklin

East Yard Development Ltd.

Directors

G.H. Nerbas
P.G. Picherack
W.J. Rettie

E I D Electronic Identification Systems Ltd.

Directors

J.L. Cann
R. Cass
J. Horrocks
R.E. Lawless
Y.H. Masse

Eurocanadian Shipholdings Limited

Directors

J.L. Brean (alternate)
R.C. Franklin

Fort Point Holdings Ltd.

Director

D.R. Whitaker

NOMINEES OF CANADIAN NATIONAL REPRESENTING
IT ON THE BOARDS OF JOINTLY OWNED AND
OTHER COMPANIES IN WHICH CN HAS INVESTMENT
(as at May 31, 1983)

Halifax Industries (Holdings) Limited

Directors

J. Gratwick
P.A. Heathcote
C.J. Hudson

Halterm Limited

Directors

R.E. Lawless
R.G. Messenger
J.H.D. Sturgess

Intercast S.A.

Directors

J.L. Brean (alternate)
R.C. Franklin

Lakespan Marine Inc.

Directors

J.B. Griffith
C.J. Hudson
R.J. Tingley

Les Entreprises Bussières Ltée

Directors

R. Boudreau
J.B. Griffith
Y.H. Masse

The Public Markets, Limited

Directors

D.L. Fletcher
R.G. Gregory

NOMINEES OF CANADIAN NATIONAL REPRESENTING
IT ON THE BOARDS OF JOINTLY OWNED AND
OTHER COMPANIES IN WHICH CN HAS INVESTMENT
(as at May 31, 1983)

Seabase Limited

Director

R.J. Tingley

Shawinigan Terminal Railway Company

Directors

J.L. Cann
J.R. Lagacé
R.E. Lawless

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

Director

A. Legault

Telesat Canada

Director

D.C. Campbell

The Toronto Terminals Railway Company

Directors

R.E. Lawless
Y.H. Masse
G.A. Van de Water

Trailer Train Company

Director

R. Guregian

APPENDICE "TRPT-48"

REPONSES FOURNIES PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU
CANADA AUX QUESTIONS SUR LEUR RAPPORT ANNUEL POUR 1982

Question posée par Monsieur J.P. Nowlan, député

Objet : Traitements des vice-présidents et de
présidents de divisions

L'échelle des traitements des vice-présidents de la Compagnie
et des présidents et vice-présidents de ses filiales canadiennes
s'établit comme suit :

<u>Échelle des traitements</u>	<u>Nombre de personnes</u>
75 - 100,000\$	13
100 - 120,000	7
120 - 200,000	6

Question posée par Monsieur C.R. Turner
député

Objet : Abolition de postes par suite
de l'automatisation

Au cours des deux dernières années, c'est à près de 900 que l'on évalue le nombre de postes CN abolis au Canada — dont près de 700 à CN Rail — par suite de l'automatisation.

Question posée par Monsieur J.R. Ellis, député

Objet : Centre de messageries de Belleville
(Ontario)

En 1983, on envisage de regrouper, au Centre de messageries de Belleville, le personnel et les opérations du terminal de Toronto-Peterborough Transport (TPT) se trouvant à Belleville, et de fermer les installations actuelles de TPT. Ce changement entraînera la suppression d'un poste cadre au terminal, mais ne touchera d'aucune manière le reste des effectifs de TPT et de CNX. Les compressions ultérieures de personnel n'interviendront qu'en cas d'amélioration de la productivité ou de réduction du volume du trafic.

Le bureau régional de CNX fermera ses portes quand le projet de fusion des filiales de camionnage de CNX et du CN sera réalisé. Trois cadres seront alors touchés par réaffectation, mutation, retraite ou cessation d'emploi.

Question posée par Monsieur C.R. Turner, député

Objet : Abolitions de postes à London (Ontario)

Quand les sociétés de camionnage CNX et Les transports nationaux du Canada, Limitée auront fusionné, les bureaux régionaux de CNX et le siège social de Transport Husband Limitée fermeront leurs portes. En tout, 79 postes administratifs et cadres seront abolis et un nombre correspondant d'employés (76 de la société Husband et 3 de CNX) seront touchés par réaffectation, mutation dans d'autres villes canadiennes, retraite ou cessation d'emploi.

En 1983, on prévoit regrouper les opérations du terminal de Transport Husband aux installations de CNX sur Wilton Grove Road. Ce changement entraînera la suppression de deux postes cadres au terminal, mais ne touchera d'aucune manière le reste des effectifs de Husband et de CNX. Les compressions ultérieures de personnel n'interviendront qu'en cas d'amélioration de la productivité ou de réduction du volume du trafic.

Une fois le regroupement des opérations terminales effectué, le garage actuel de Husband sera remplacé par une unité mobile de réparation et d'entretien courants des véhicules. Les autres travaux semblables seront exécutés au garage de la société Husband, à Toronto. Ce changement touchera cinq membres du personnel d'encadrement et de l'administration, qui seront mutés à Toronto ou qui prendront leur retraite. Des douze mécaniciens du garage, deux resteront à London pour y assurer l'entretien courant des véhicules automobiles au moyen de l'unité mobile, et les dix autres auront la possibilité d'être mutés à Toronto.

Question posée par Monsieur J.M.J.
Olivier, député

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Autoport Limitée

A.E. Hayes
D.P. MacKinnon
H.R. McManus
R.G. Messenger

J.H. Morgan
J.H.D. Sturgess
J.D. Weldon

Canac Consultants Limitée

W.H. Bailey
A.E. Deegan
M.L. DePellegrin
R.C. Franklin
J. Gratwick
M.J.L. Kirby

J.R. Lagacé
R.E. Lawless
Y.H. Masse
D.G.A. McLean
J.H. Richer

Canat Limited

Y.H. Masse
G.C. Church
P.J. Foliot

Canaven Limitée

L.L. Atkinson
W.H. Bailey
A.P. Bird
R. Boudreau
L.T. Corey
V.R. Cox
J. Cunningham
J. Gratwick
Charles Kroft

R.E. Lawless
E.D. Pinsonnault
H.M. Romoff
M. Sicard
J.H. Spicer
S.D.H. Thomas
W.H. Tidswell
H. Valle

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Chalut Transport (1974) Inc.

R.C. Franklin
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

CN Exploration Inc.

R.C. Franklin
J.H. Horner, P.C.
M.J.L. Kirby
A.R. Williams

CN (France) S.A.

Pierre Bricout
Benoit Joncas
J.M. LeClair
D.P. MacKinnon

CN Marine Inc.

Ken Baird
S.D. Cameron
P.A. Clarke
N. van Duyvendyk
R.C. Franklin
J. Gratwick

C.E. Linkletter
R.G. Messenger
P.W. Oland
E.A. Pratt
R.J. Tingley

CNM Inc.

Ken Baird
P.A. Clarke
R.C. Franklin
J. Gratwick

P.W. Oland
E.A. Pratt
R.J. Tingley

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Compagnie des messageries nationales du Canada
 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
 Compagnie nationale de navigation du Canada, Limitée
 Compagnie des télégraphes nationaux du Canada
 Compagnie nationale de correspondance du Canada, Limitée
 Les transports nationaux du Canada, Limitée
 Compagnie canadienne du chemin de fer du nord québécois
 CN Transactions Inc.
 La Compagnie du grand Télégraphe du Nord-Ouest du Canada
 Compagnie du tunnel et du complexe ferroviaire Mont-Royal, Limitée
 La compagnie du chemin de fer de Québec et du lac St-Jean

J.H. Horner, P.C.	D.G.A. McLean
J.M. LeClair	G.D. Mandel
G. Battista	E.A. Pratt
J.S. Hinds, Q.C.	F.D. Rosebrugh
Benoit Joncas	G.T. Urquhart

Compagnie de holding du Nord, Limitée

J.H. Horner, P.C.	D.G.A. McLean
J.M. LeClair	E.A. Pratt
Benoit Joncas	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	G.T. Urquhart
G.D. Mandel	

Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company

J.H. Burdakin	J.M. LeClair
Basil Cole	J.H. McNeal, Jr.
W.H. Cramer	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	W.K. Smith
D. Int-Hout, Jr.	P.E. Tatro
V.G. Istock	P.M. Turner
R.E. Lawless	

Domestic Two Leasing Corporation
 Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Four Leasing Corporation

E.G. Fontaine
 R.L. Ritchie
 P.E. Tatro

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

J.H. Burdakin
W.H. Cramer
D.L. Fletcher
J.M. LeClair
J.H. Richer

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin	R.E. Lawless
R.S. Gillette	J.M. LeClair
J.S. Hinds, Q.C.	J.H. Richer
V.G. Istock	F.D. Rosebrugh
F.R. Keyser, Jr.	P.M. Turner

Grand Trunk Land Development Corporation

J.H. Burdakin
J.M. LeClair
P.E. Tatro

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

J.H. Burdakin
J.D. Chase
G.L. Maas
E.C. Opperthausen
P.E. Tatro

Grand Trunk Western Railroad Company

J.H. Burdakin	J.M. LeClair
Basil Cole	J.H. McNeal, Jr.
W.H. Cramer, Jr.	F.D. Rosebrugh
J.S. Hinds, Q.C.	W.K. Smith
D. Int-Hout, Jr.	P.E. Tatro
V.G. Istock	P.M. Turner
R.E. Lawless	

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Hôtels nationaux du Canada (Moncton) Ltée

J.G. Cormier
C.J. Sauvé
J.P. Schiller

La Tour CN Limitée

John M. Callen	F.D. Rosebrugh
R.C. Franklin	Barbara Sullivan
J.S. Hinds, Q.C.	G.A. Van de Water
A.G. Lennon	

Le Chemin de Fer de Matane et du Golfe

M. Boucher
A. Giard
J.R. Lagacé
R.P. Langlois
A. Leqault

Les restaurants de la Tour CN (Ltée)

John M. Callen	F.D. Rosebrugh
R.C. Franklin	Barbara Sullivan
J.S. Hinds, Q.C.	G.A. Van de Water
A.G. Lennon	

Le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada

Régisseurs

J.H. Horner, P.C.	D.G.A. McLean
J.M. LeClair	G.D. Mandel
G. Battista	E.A. Pratt
J.S. Hinds, Q.C.	F.D. Rosebrugh
Benoit Joncas	G.T. Urquhart

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Norouestel Inc.

D.C. Campbell
R.C. Franklin
Rolf Hougen
A.J. Kuhr

D.G.A. McLean
David Searle
J.H. Spicer

Télécommunications Terra Nova Inc.

N. Blair
D.C. Campbell
P.A. Clarke
R.C. Franklin

A.J. Kuhr
E.A. Pratt
J.H. Spicer
H. Steele

The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company

W. Burns
E.T. Fride
P.M. Hanft
G.W. Harries
W.P. O'Brien

Transport Husband (Québec) Inc.

J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Transport Route Canada Inc.

R.C. Franklin
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

ADMINISTRATEURS DES COMPAGNIES CONSOLIDÉES
au 31 mai 1983

Transports Chapman Limitée

J.B. Griffith
B.W.J. Rieck
E.E. Trewethey

Transports côtiers Limitée

K. Baird	P.W. Oland
P.A. Clarke	E.A. Pratt
R.C. Franklin	R.J. Tingley
J. Gratwick	

Transports Empire Limitée

C.M. Dunn
J.B. Griffith
E.E. Trethewey

Transports Royal Limitée

J.B. Griffith
E.E. Trethewey

NOTE: Les entreprises sus-mentionnées avaient cessé d'exister
par suite de leur fusion en Transport Route Canada Inc.

Transports Cronin Limitée
Transports internationaux Husband (Ontario) Limitée
Transport Husband Limitée
Messageries Midland Superior Limitée
116334 Canada Inc.
116335 Canada Inc.
Transports Swan River-Le Pas Ltée
Compagnie de transport Toronto-Peterborough, Limitée

Personnes désignées par le Canadien National pour le
représenter au sein des Conseils d'administration
d'entreprises en exploitation conjointe et d'autres
entreprises dans lesquelles le CN a une participation
financière (au 31 mai 1983)

Aménagements du triage de l'Est Ltée

G.H. Nerbas
P.G. Picherack
W.J. Rettie

Canaprev Inc.

R. Boudreau
E. Buchholz
J.R. Lagacé
Y.H. Masse

Central Vermont Railway, Inc.

K. Baird
J.H. Burdakin
A.W. Cunningham
R.S. Gillette
R.M. Gillis
L.F. Hackett

R.S. Jones
F. Ray Keyser, Jr.
C.W. Landry
J.M. LeClair
A.P. Pizzagalli
J.H. Richer

Chicago and Western Indiana Railroad Company

P.E. Tatro

Compagnie de gestion de Matane Inc.

B. Bourgeois
A. Giard
B. Joncas

J.R. Lagacé
R.P. Langlois
A. Legault

Compagnie de holding Fort Point Ltée

D.R. Whitaker

Personnes désignées par le Canadien National pour le
représenter au sein des Conseils d'administration
d'entreprises en exploitation conjointe et d'autres
entreprises dans lesquelles le CN a une participation
financière (au 31 mai 1983)

Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto

R.E. Lawless
Y.H. Masse
G.A. Van de Water

Compagnie du complexe ferroviaire Shawinigan

J.L. Cann
J.R. Lagacé
R.E. Lawless

E I D Systèmes d'identification électronique Ltée

J.L. Cann
R. Cass
J. Horrocks
R.E. Lawless
Y.H. Masse

Eurocanadian Shipholdings Limited

J.L. Brean (alternate)
R.C. Franklin

Halterm Limited

R.E. Lawless
R.G. Messenger
J.H.D. Sturgess

Holding industriel de Halifax Limitée

J. Gratwick
P.A. Heathcote
C.J. Hudson

Personnes désignées par le Canadien National pour le représenter au sein des Conseils d'administration d'entreprises en exploitation conjointe et d'autres entreprises dans lesquelles le CN a une participation financière (au 31 mai 1983)

Intericast S.A.

J.L. Brean (alternate)
R.C. Franklin

Lakespan Marine Inc.

J.B. Griffith
C.J. Hudson
R.J. Tingley

Les Entreprises Bussièrès Ltée

R. Boudreau
J.B. Griffith
Y.H. Masse

Les marchés publics, Limitée

D.L. Fletcher
R.G. Gregory

Sciences informatiques (Canada), Ltée

R.C. Franklin

Personnes désignées par le Canadien National pour le représenter au sein des Conseils d'administration d'entreprises en exploitation conjointe et d'autres entreprises dans lesquelles le CN a une participation financière (au 31 mai 1983)

Seabase Limitée

R.J. Tingley

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

A. Legault

Télésat Canada

D.C. Campbell

The Belt Railway Company of Chicago

J. H. Burdakin

Trailer Train Company

R. Guregian



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer.

Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises.

Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer,
CN Rail.

Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate, Vice President and
Chief Financial Officer.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général.

M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.

M. R.E. Lawless, président-chef de la direction, CN Rail.

M. Y.H. Masse, premier vice-président, Affaires générales
et chef de la direction financière.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 102

Tuesday, June 28, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 102

Le mardi 28 juin 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-163, An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

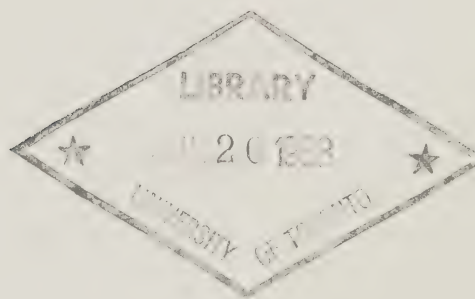
Projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Léopold Corriveau
Chuck Cook
Jack Ellis
Pierre Gimaiel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, June 28, 1983

ORDERED,—That Bill C-163, An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 28 juin 1983

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, soit déferé au Comité permanent des transports.

*ATTESTÉ:**Le Greffier de la Chambre des communes*

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1983
(145)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:44 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternate present: Mr. Ellis.

Other Member present: Mr. Skelly.

Witnesses: From the Canadian Airline Pilots Association: Mr. Roland Cook, President; Mr. John Keenan, General Counsel. *From the Aircraft Operations Group:* Mr. Jim Foster, Chairman. *From the Canadian Owners and Pilots Association:* Mr. Russ Beach, President.

The Order of Reference, dated Tuesday, June 28, 1983 being read as follows:

Ordered,—That Bill C-163, An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Clause 2.

Messrs. Cook and Keenan from the Canadian Airline Pilots Association made statements.

Mr. Foster from the Aircraft Operations Group made a statement.

Mr. Beach from the Canadian Owners and Pilots Association made a statement.

The witnesses answered questions.

At 5:16 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 JUIN 1983
(145)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h44 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan et Turner.

Substitut présent: M. Ellis.

Autre député présent: M. Skelly.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de ligne: M. Roland Cook, président; M. John Keenan, conseiller général. *Du Groupe de la navigation aérienne:* M. Jim Foster, président. *De «Canadian Owners and Pilots Association»:* M. Russ Beach, président.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 28 juin 1983:

Il est ordonné,—Que le projet de loi C-163, Loi constituant le bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, soit déferé au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération l'article 2.

MM. Cook et Keenan de l'Association canadienne des pilotes de ligne font des déclarations.

M. Foster du Groupe de la navigation aérienne fait une déclaration.

M. Beach de la «*Canadian Owners and Pilots Association*» fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h16, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, 28 June, 1983

• 1537

The Chairman: Order, please. A thought struck me as I came into the room: It has been so long since we met, maybe we should re-introduce ourselves.

The committee can hear evidence without a quorum being present, provided that there are representatives from both the government party and the Official Opposition. That seems to have been taken care of.

Our Order of Reference reads as follows:

That Bill C-163, An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

Because Clause 1 is the short title, I shall call Clause 2.

On Clause 2—*Définitions*

The Chairman: That will allow us to study or to ask questions on the entire bill.

This afternoon, we have representatives from the a number of associations. I think there is somebody here from every group. We have the Canadian Air Line Pilots Association. Would you gentlemen like to come to the witness table, please? My information is that the CALPA is represented by Mr. Roland Cook, Mr. John Keenan, and Mr. R.F. Herbert.

Also, we have the Aircraft Operations Group, represented by Mr. Jim Foster, the chairman. Would you come forward too, please? I think there are sufficient chairs there for all of our witnesses, so you can all come at once.

We also have the Canadian Owners' and Pilots' Association, represented by Mr. Russ Beach, the president. Mr. Beach, would you come up to the table too, please?

Welcome to the committee, gentlemen. I think you have all been here before. Some of you have, I recall very clearly, and we welcome you back. Do any of you have opening statements to make?

Mr. Roland Cook (President, Canadian Air Line Pilots Association): I have a short statement, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, Mr. Cook, proceed, please.

Mr. Cook: Thank you, Mr. Chairman. It is indeed a pleasure for us to attend the Standing Committee on Transport once again. I would like to read a short statement. I would like to apologize for the fact that, due to lack of time, it has been impossible to prepare a comprehensive statement in two official languages on our association's position concerning the bill to establish the Canadian Aviation Safety Board.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 28 juin 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Une pensée m'a effleuré quand j'entrais dans la salle: cela fait si longtemps que nous nous sommes rencontrés qu'il serait peut-être bon que nous nous présentions encore une fois.

Le Comité peut entendre des témoignages sans quorum pourvu qu'il y ait des représentants du parti ministériel et de l'Opposition officielle. Cela semble être le cas.

Notre ordre de renvoi se lit comme suit:

Que le projet de loi C-163, loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Puisque l'article 1 est le titre abrégé, je mets en délibération l'article 2.

l'Article 2—*Définitions*

Le président: Nous pourrions donc poser des questions sur tout le sujet du projet de loi.

Cet après-midi, nous avons des représentants de plusieurs associations. Je crois qu'il se trouve ici quelqu'un de tous les groupes imaginables. Nous avons l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. Les témoins voudraient-ils venir à la table? D'après mes renseignements, l'ACPLA est représentée par M. Roland Cook, M. John Keenan et M. R.F. Herbert.

Nous avons aussi des témoins du groupe de la navigation aérienne représentés par M. Jim Foster, président. Voulez-vous venir à la table aussi, s'il vous plaît? Je crois qu'il y a suffisamment de sièges ici pour tous les témoins qui pourront venir tous en même temps.

Nous avons aussi la *Canadian Owners' and Pilots' Association* représentée par M. Russ Beach, président. Auriez-vous l'obligeance de venir à la table, monsieur Beach?

Je vous souhaite la bienvenue à ce Comité, messieurs. Je crois que vous avez tous comparu déjà. Je sais que c'est le cas pour certains d'entre vous. Avez-vous des déclarations préliminaires?

M. Roland Cook (président, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes): J'ai un court exposé, monsieur le président.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Cook.

M. Cook: Merci, monsieur le président. C'est un plaisir pour nous de venir encore une fois devant le Comité permanent des transports. J'aimerais vous lire une brève déclaration. Je m'excuse du fait que, faute de temps, il nous a été impossible de vous présenter un exposé détaillé dans les deux langues officielles concernant le projet de loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

[Text]

• 1540

On the last occasion we appeared before this committee, in May 1981, I presented a detailed brief on the structure, size and objectives of our association, together with information on the seven submissions we made to the Commission of Inquiry on Aviation Safety between October 1979 and December 1980. During my presentation, I mentioned that we had made a very strong recommendation to Mr. Justice Dubin, for the establishment of an independent accident investigation board.

To provide you and the board with an indication of our association's attitude concerning Bill C-163, I have attached a copy of a telex that I recently forwarded to the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. You will note that we have recommended, in a constructive manner, a number of changes to the bill to help ensure that the Canadian Aviation Safety Board will be capable of functioning in a satisfactory manner.

As you pointed out earlier, I am here today with our General Counsel, Mr. John Keenan and Mr. Herbie Herbert from Toronto. I would like to ask Mr. John Keenan if he would very quickly address four specific areas on the bill, and then we would be prepared to answer any questions that you might have of us.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. Before I call on Mr. Keenan, might I just advise people in the room, if they find it warm in here, please feel free to remove your jacket and loosen your tie. Ladies can feel free to wear their hats. Mr. Keenan.

Mr. Keenan: Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

Je suis conscient que nous avons assez peu de temps cet après-midi, bien que nous ayons beaucoup à dire sur ce projet de loi.

We have supported the concept of . . .

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have difficulty with a point of order. I would like the witnesses to know that we have as much time as necessary to deal with this piece of legislation. If we do not get it finished this afternoon and we have to come back this evening, and you can come back this evening, we shall. In my opinion, if we do not get it finished this afternoon or this evening, Mr. Chairman, we will not report it back.

It is a very important piece of legislation. There is some urgency because of the ending of the House this week, but I think it is fair to say that those of us on the committee are determined to have a good piece of legislation, and really, we apologize for the short notice. That was out of the hands of this committee and, in fact, out of the hands of the minister. I am obviously not going to make apologies from this side for the Minister of Transport, but we are determined it is going to be a good piece of legislation and, other than the fact we did give you very short notice, do not feel you have to rush. We have as much time as necessary. Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Keenan.

[Translation]

Lors de ma dernière comparution devant ce Comité en mai 1981, j'ai présenté un mémoire détaillé au sujet de la structure, la forme et les objectifs de notre association ainsi que des renseignements sur les sept mémoires présentés à la Commission d'enquête relative à la sécurité aérienne entre les mois d'octobre 1979 et décembre 1980. Au cours de mon exposé, j'ai mentionné que nous avions très fortement recommandé à M. le juge Dubin l'établissement d'un bureau indépendant chargé de faire enquête sur les accidents.

Afin de donner à vous et aux membres du bureau une indication de l'attitude de notre association concernant le projet de loi C-163, j'inclus une copie d'un télex que j'ai récemment fait parvenir au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin. Vous noterez que nous avons recommandé d'une manière constructive plusieurs changements au projet de loi C-163 pour assurer que le Bureau canadien de la sécurité aérienne sera en mesure de fonctionner d'une façon satisfaisante.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, je suis accompagné de notre conseiller juridique, maître John Keenan, et de M. Herbie Herbert de Toronto. Je vais demander à maître Keenan de parler brièvement de quatre aspects précis du projet de loi et ensuite nous serons prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Cook. Avant de donner la parole à maître Keenan, je voudrais vous dire que si vous avez trop chaud, n'hésitez pas à enlever vos vestons et à desserrer vos cravates. Les dames peuvent garder leur chapeau, si elles le préfèrent. Maître Keenan.

M. Keenan: Merci, monsieur le président et membres du Comité.

I realize that we do not have much time this afternoon, although we do have a good deal to say about this bill.

Nous avons appuyé l'idée de . . .

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai un rappel au Règlement. Je voudrais informer les témoins que nous pourrions prendre tout le temps nécessaire pour étudier ce projet de loi. Si nous ne terminons pas notre étude cet après-midi et que vous pourrez revenir ce soir, nous le ferons. A mon avis, si nous n'en venons pas à bout cet après-midi ou ce soir, monsieur le président, nous n'en ferons pas rapport.

C'est un projet de loi très important. Il y a une certaine urgence à cause de la fin de la session cette semaine, mais les membres du Comité tiennent à ce que nous ayons une bonne loi et nous nous excusons du peu de préavis que vous avez reçu. Cela ne relevait pas du contrôle du Comité ni du ministre. Évidemment je ne vais pas présenter des excuses pour le ministre au nom de notre parti, mais nous sommes bien décidés à avoir une bonne loi et il ne faut pas que vous vous sentiez obligés de vous dépêcher. Nous prendrons tout le temps nécessaire. Monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Maître Keenan.

[Texte]

Mr. Keenan: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the comments and will try not to abuse the leeway that I am given.

CALPA has supported the concept of an independent, accident investigation body since at least 1970. We believe that the legislation before you now is urgently required and we would not, by the comments that we are making today, want to delay its passage. However, we do feel that there are certain deficiencies in the bill, which cannot and should not be overlooked. The comments we are making this afternoon are thus offered in a constructive spirit and in an attempt to make this needed legislation better.

Il y a plusieurs points dans notre téléx au ministre des Transports qui vous a été distribué que nous ne soulignerons pas. Nous soulignerons cet après-midi quatre points importants.

The areas we want to emphasize are the following: jurisdiction, recommendations, confidentiality in disclosure, and participation. With respect to jurisdiction, Mr. Chairman, it is unclear what will be done by the Canadian Aviation Safety Board, and what will be delegated. We believe that the board should have the full capability to investigate fully, in all aspects, all important aviation occurrences with ramifications on aviation safety and accident prevention. Delegation should be strictly limited to minor occurrences with no such ramifications. In addition, Mr. Chairman, we believe that involved parties—and I will come to how we feel about the involvement of certain parties later... should be able to request by petition, or otherwise, that a public hearing be held in a particular occurrence and also to petition the board for reconsideration of its findings, in certain cases, under Clause 25 of the bill.

• 1545

With respect to recommendations, Mr. Chairman, the bill provides that the board will be able to make and I quote, "general" recommendations. We believe the board should have the power to make any recommendations it deems fit, not just general recommendations, and we have urged this for many years, ever since the first consideration of this type of legislation. We consider the provisions of the bill restricting recommendations to general recommendations to be unduly restrictive of the authority of the board. The purpose of the act and the purpose of the board is, or should be, to prevent accidents and recommendations—prospective recommendations—are an essential tool in doing this. The investigators who have carried out the investigation of a particular occurrence may in many instances be in the best position to make such recommendations and the legislation should not frustrate their right to do this.

With respect to the issue of confidentiality and disclosure under the bill, there are a number of areas of concern to the pilots. I will point out, for example, Clause 15.(1)(f), regard-

[Traduction]

M. Keenan: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de vos commentaires et j'essaierai de ne pas abuser du temps que vous m'accordez.

Depuis au moins 1970 l'ACPLA appuie le principe d'un organisme indépendant chargé de faire des enquêtes sur les accidents. Nous estimons qu'il existe un besoin urgent du projet de loi qui vous est actuellement présenté et nous ne voudrions pas que les observations que nous faisons aujourd'hui retardent son adoption. Nous estimons toutefois qu'il existe certaines lacunes dans le projet de loi qu'on ne peut pas et qu'on ne doit pas négliger. Nos observations sont faites dans un esprit positif et dans l'intention d'améliorer cette loi si nécessaire.

The telex which we sent to the Minister of Transport was distributed to you and contains a number of points which we shall not emphasize. There are four important points we would like to stress this afternoon.

Voici les quatre questions que nous voulons souligner: la compétence, les recommandations, le caractère confidentiel des divulgations et la participation. En ce qui concerne la compétence, monsieur le président, on ne précise pas clairement quelles seront les fonctions du Bureau canadien de la sécurité aérienne et quels seront les pouvoirs délégués. Nous croyons que le Bureau devrait être habilité à faire une enquête détaillée de tous les importants faits aéronautiques pouvant avoir des répercussions sur la sécurité aérienne et la prévention des accidents. La délégation de pouvoirs devrait se limiter strictement à des faits d'importance mineure n'ayant pas de telles incidences. Nous croyons en outre, monsieur le président, que les parties en cause—et je vais parler tout à l'heure de notre position concernant la participation de certaines parties—devraient avoir la possibilité de demander par pétition ou autrement qu'une audience publique soit consacrée à un fait aéronautique particulier, et qu'elles devraient aussi pouvoir demander au Bureau, dans certains cas, de réexaminer ses conclusions conformément à l'article 25 du projet de loi.

Au sujet des recommandations, monsieur le président, le projet de loi prévoit que le Bureau pourra faire, et je cite, des «recommandations générales». Nous sommes d'avis que le Bureau devrait avoir le pouvoir de faire toute recommandation qu'il estime nécessaire, pas seulement des recommandations d'ordre général, et c'est ce que nous préconisons depuis des années, cela remonte à l'époque où ce genre de loi a d'abord été proposée. Nous croyons que les dispositions du projet de loi permettant seulement des recommandations générales limitent excessivement l'autorité du Bureau. L'objectif de la loi et celui du Bureau est, ou devrait être, d'empêcher des accidents et c'est par des recommandations qu'il peut remplir cette fonction. Les enquêteurs qui ont mené l'enquête sur tel ou tel fait aéronautique sont, dans bien des cas, les mieux placés pour formuler des recommandations et la loi ne devrait pas les en empêcher.

Pour ce qui est du caractère confidentiel de certains renseignements et leur divulgation, les pilotes ont un certain nombre d'appréhensions. Il y a, par exemple, l'alinéa f) du

[Text]

ing the disclosure of the records of a private physician, and Clause 15.(1)(g), regarding medicals on aircraft crews involved in an investigation. We feel very strongly that the need for privacy and the preservation of the doctor/patient relationship outweighs any conceivable advantage to the proposed clauses and, indeed, we see no conceivable advantage to the proposed clauses. Some things, Mr. Chairman and members of the committee, must be inviolable and we feel that there is no demonstrated need for those provisions. Indeed, they might serve to deter pilots from seeking medical treatment in certain cases. And it must be recalled in this context that the MOT medical licensing files for the examinations that all flight crew members have to undergo on a periodic basis, are already available.

What we are referring to here in our recommendation to you, is not to go beyond that and require additional medicals after an accident, mandatory medicals after an accident, and not require the disclosure of personal physician's records of air crew involved in accidents.

Regarding the disclosure of cockpit voice recordings, under Clause 26.(6) of the bill, we believe that if a court or coroner is to consider representations being made with respect to the disclosure of cockpit voice recordings, that the pilots whose voices are on the recordings should specifically be given the opportunity to make representations with respect to the pertinence of the statements. This is not so specified in the bill. I refer to the pilots, of course, or their legal representatives if they are deceased. Other than under the provisions of Clause 26.(6), we believe that cockpit voice recordings should not otherwise be disclosed and should not, for example, be disclosed to police officers, peace officers, under the provisions of Clause 26.(5).

Similarly, statements made to accident investigators under Clause 28 of the bill should not be given to police or peace officers, except through the process of a court determining whether or not they are pertinent and the administration of justice outweighs the confidentiality, and in the hearing on that issue the court or the coroner should allow the person who made the statement, which it is sought to be disclosed, to make representations to the court.

Finally, Mr. Chairman, with respect to participation in the investigative process, CALPA believes that all parties who can make a direct contribution to accident prevention should fully participate and be allowed such full participation, but that parties with only a legal interest in eventual litigation and no such contribution to make should not have that participation.

[Translation]

paragraphe (1), article 15, concernant la divulgation des dossiers d'un médecin, et l'alinéa g) du même paragraphe qui prévoit la possibilité d'exiger des examens médicaux de membres d'équipage dans le cadre d'une enquête. Nous sommes persuadés que la protection de la vie intime et du caractère confidentiel des rapports entre le médecin et son patient est beaucoup plus importante que les avantages qu'on pense pouvoir tirer des alinéas proposés, et, pour notre part, nous ne voyons pas du tout en quoi peut consister leur utilité. Certaines choses, monsieur le président, et membres du Comité, doivent être inviolables et nous croyons qu'on n'a pas démontré la nécessité de ces dispositions. En fait, elles pourraient décourager les pilotes de chercher à obtenir un traitement médical dans certains cas. Et il faut aussi se rappeler que les dossiers médicaux du ministère des Transports se rapportant aux examens que doivent subir régulièrement tous les membres du personnel navigant technique sont déjà disponibles.

Nous vous recommandons donc de ne pas imposer une obligation supplémentaire en exigeant que des examens médicaux aient lieu après un accident. Nous ne voulons pas non plus que soient divulgués les dossiers médicaux du médecin personnel des membres d'un équipage impliqués dans un accident.

Au sujet de la divulgation des enregistrements de conversations du poste de pilotage, prévue au paragraphe 6 de l'article 26, nous croyons que si le tribunal ou le coroner peut être saisi d'une demande de production ou d'examen d'un enregistrement des conversations de pilotage, les pilotes dont les voix sont enregistrées devraient avoir la possibilité de présenter leurs points de vue concernant la pertinence de cette demande. Cela n'est pas précisé dans le projet de loi. Je parle des pilotes, bien entendu, ou de leurs représentants légaux s'ils sont morts. A part ce qui est prévu au paragraphe 6 de l'article 26, nous croyons que les enregistrements pilotage ne devraient pas être divulgués en d'autres circonstances, comme par exemple à des agents de police ou à des agents de la paix, tel que prévu au paragraphe 5 de l'article 26.

De même, des déclarations faites à des enquêtes conformément à l'article 28 du projet de loi ne devraient pas être communiquées à des policiers ou à des agents de la paix sans que le tribunal détermine si elles sont pertinentes et si l'intérêt public d'une bonne administration de la justice a prépondérance sur l'aspect confidentiel de ces déclarations. Lors de l'audience portant sur ces questions, le tribunal ou le coroner devrait donner à la personne ayant fait la déclaration dont on cherche la communication, l'occasion de témoigner devant le tribunal.

Finalement, monsieur le président, en ce qui concerne la participation au processus d'enquête, l'ACPLA estime que toutes les parties pouvant contribuer directement à la prévention des accidents devraient participer entièrement et avoir le droit de le faire. Mais que cela ne devrait pas être le cas pour les parties ayant seulement un intérêt dans un litige éventuel et n'ayant pas cette contribution à faire.

[*Texte*]

Mr. Chairman, these comments, as I have said before, are not comprehensive. We have submitted extensive briefs to the Dubin Commission. We presented, at our last appearance before this committee, copies of those briefs, including our brief on then Bill C-40 in the accident investigation phase. It is approximately a 40- or 50- page document but we have chosen this afternoon to emphasize what we feel are some important points, important for the piloting profession in this legislation.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Keenan.

I would propose that we hear from the three groups and then proceed to the questioning from that. Is that agreeable to the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: That is agreed.

So, Mr. Foster, do you have an opening statement you would like to make, sir?

Mr. Jim Foster (Chairman, Aircraft Operations Group): It will be a very short statement, sir. We reflect a great deal of what the gentleman on my right stated. We supported the Dubin Commission or the Inquiry into Aviation Safety to our greatest ability during those hearings. We fully support the bill. We do have concerns about the delegation of authority, the discretionary powers. In many similar instances to what were mentioned, after listening to these comments, I support what he said. We are concerned about who may be designated as investigators. We think that must be controlled.

The annual report: We are concerned with the way the bill is written; we feel the annual report should not only report on the activities of the board, but it should also report on the implementation of its recommendations.

With the jurisdictions, we feel the requirement to investigate has been too permissive and not sufficiently mandatory unless ordered by the Governor in Council.

We feel the delegation of authority to the investigators is far too extensive. We were more concerned with 15.(1)(e), but we fully concur with the statements of 15.(1)(f) and (g). We are concerned about the observer status; we feel that again there is too much discretionary power invested in the board and observer status should be granted provided conditions are met, as I think it plays an important role in the safety programs.

We concur with the statements that were made regarding confidentiality of medicals, cockpit voice recordings, etc. We did not have sufficient time to investigate this thoroughly and draft up comments with regard to constitutionality or legal requirements.

[*Traduction*]

Monsieur le président, comme je vous l'ai déjà dit, ces observations ne sont pas exhaustives. Nous avons présenté des mémoires détaillés à la commission Dubin. Lors de notre dernière comparution devant ce Comité, nous avons présenté des exemplaires de ces mémoires, y compris celui qui portait sur le projet de loi C-40 portant sur l'enquête sur les accidents. Il s'agit d'un document d'une quarantaine ou d'une cinquantaine de pages, mais nous avons préféré cet après-midi mettre l'accent sur les points du projet de loi qui semblent les plus importants aux pilotes.

Je vous remercie.

Le président: Merci, maître Keenan.

Je propose que nous entendions les représentants des trois groupes et que nous commencions ensuite les questions, si cela vous va.

Des voix: D'accord.

Le président: C'est convenu.

Monsieur Foster, avez-vous une déclaration liminaire?

M. Jim Foster (président, Groupe de la navigation aérienne): Ce sera une très courte déclaration, monsieur. Nous sommes d'accord avec beaucoup de ce qui a été dit par le témoin à ma droite. Nous avons appuyé autant que possible la commission Dubin ou l'enquête sur la sécurité aérienne. Nous appuyons entièrement le projet de loi. Nous avons certaines préoccupations concernant la délégation d'autorité et les pouvoirs discrétionnaires. Dans bien des cas, elles sont semblables à celles exprimées par le représentant qui vient de parler. Quant à la désignation des enquêteurs, nous pensons que cet aspect doit être contrôlé.

Pour ce qui est du rapport annuel, le libellé du projet de loi nous cause certaines inquiétudes. Nous estimons que le rapport annuel devrait faire état non seulement des activités du Bureau mais aussi de l'application de ses recommandations.

En matière de compétence, nous croyons que l'exigence de faire enquête laisse trop de discrétion et n'est pas assez stricte, à moins que l'enquête soit ordonnée par le gouverneur en conseil.

A notre avis, la délégation d'autorité aux enquêteurs est beaucoup trop vaste. Nous étions davantage préoccupés par l'alinéa e) du paragraphe (1), article 15, mais nous sommes tout à fait d'accord avec les observations concernant les alinéas f) et g). Nous avons aussi des appréhensions au sujet du statut d'observateur; nous estimons encore une fois qu'il y a trop de pouvoirs discrétionnaires accordés au Bureau et que le statut d'observateur devrait être accordé pourvu que certaines conditions soient remplies, car je crois que c'est une fonction importante par rapport aux programmes de sécurité.

Nous sommes d'accord avec les observations faites au sujet du caractère confidentiel des dossiers médicaux, des enregistrements pilotage, etc.. Nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour étudier cette question à fond et préparer des observations sur les aspects constitutionnels ou les exigences juridiques.

[Text]

At the moment, we are trusting that the act will be amended to ensure that the rights of individuals are guaranteed. We feel this must be dealt with firmly.

On the whole, we would like to see this bill because we think it is important, but we do feel there are certain changes that would be necessary to make it as effective as all of us involved in the aviation business would like to see it.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Foster.

Mr. Beach, do you wish to make an opening statement, sir?

Mr. Russ Beach (President, Canadian Owners' and Pilots' Association): Thank you, Mr. Chairman, I will also try to be brief. I should explain that the Canadian Owners' and Pilots' Association is an association of pilots of general aviation and has a membership of approximately 20,000 pilots. It is a national organization and we have directors from all across Canada. Being a democratic organization, most of the input that we add to legislation is done after consultation with our board of directors which are, we feel, a very competent body across the whole spectrum of aviation. That was not possible on this occasion and therefore our comments do lack some depth. We did respond to the minister in a letter several days ago and I believe that copies of our letter have been made available to the committee with those comments. I will not read it in the interest of time, but we would just like to make a few comments.

• 1555

We support the concept of the bill enthusiastically. We have talked about this for many years with the Department of Transport, with the hope that legislation would be brought in and fashioned somewhat along the same line, and we understood it would be along the same line, as the legislation governing the American National Transportation Safety Board. But there are some things that we feel are not included in this bill that should be and that are in the NTSB legislation.

For example, our main concern centres around Clause 7 which deals with the objects of the board, and it is pretty brief, and pretty threadbare, if you like. There are three clauses and all three of the clauses deal with action or interests of the board after we have had an accident. Our hopes were that an aviation safety board would be more concerned about creating and providing and establishing an environment that would prevent accidents, and that would make for a lot more safety in the air. So the three clauses which say what the board may do, do not include anything; they do not charge the chairman or the board with any responsibility along these lines.

We feel the chairman or the board should have the responsibility to undertake air safety projects and studies and promote greater air safety. We feel he should be charged with the responsibility to investigate complaints of conditions that might constitute a degradation of air safety.

[Translation]

A l'heure actuelle, nous sommes confiants que le projet de loi sera modifié de façon à assurer la protection des droits individuels. Nous pensons qu'il faut faire preuve de fermeté à cet égard.

Dans l'ensemble, nous sommes favorables au projet de loi qui nous paraît important mais nous pensons que certaines modifications sont nécessaires pour améliorer son efficacité.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Foster.

Monsieur Beach, voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Russ Beach (président, Canadian Owners' and Pilots' Association): Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref aussi. Je devrais vous expliquer que la *Canadian Owners' and Pilots' Association* regroupe les pilotes d'aviation générale et a environ 20,000 pilotes comme membres. Nous sommes un organisme national et nous avons des administrateurs qui viennent de tout le Canada. Étant une institution démocratique, nous consultons toujours notre conseil d'administration avant de donner notre avis sur des textes législatifs, car ce conseil réunit, nous semble-t-il, de grands talents très représentatifs de tous les domaines de l'aéronautique. Nous n'avons pu le faire cette fois et c'est pourquoi nos observations ne peuvent être aussi profondes. Nous avons bien répondu au ministre, il y a quelques jours, et je crois que notre lettre a été communiquée au Comité. Je ne la lirai pas pour gagner du temps, mais nous souhaiterions faire quelques commentaires.

Nous sommes tout à fait d'accord sur l'intention du projet de loi. Nous en parlons depuis des années avec le ministère des Transports en espérant qu'un projet de loi puisse être déposé dans le sens de celui qui a été adopté aux États-Unis pour l'*American National Transportation Safety Board*. Mais nous estimons qu'un certain nombre d'éléments n'ont pas été inclus dans ce projet de loi alors qu'ils le sont dans le texte du *National Transportation Safety Board*.

Par exemple, l'article 7 qui traite de la mission du Bureau et qui est très bref et, si vous voulez, assez squelettique. Il y a en tout trois articles qui tous trois traitent de l'action ou des intérêts du Bureau après un accident. Nous espérons qu'un Bureau de la sécurité aérienne verrait davantage à créer, offrir et établir un environnement propre à éviter des accidents et à accroître donc beaucoup la sécurité aérienne. Les trois articles qui stipulent ce que peut faire ce Bureau, n'indiquent rien; ils ne confient au président ni au Bureau aucune responsabilité dans ce sens.

Nous estimons que le président ou le Bureau devrait avoir la responsabilité d'entreprendre des projets et études de sécurité aérienne pour ménager une plus grande sécurité. Nous estimons qu'il devrait être chargé de faire enquête sur les plaintes émises à propos de conditions qui représentent peut-être une dégradation de la sécurité aérienne.

[Texte]

We feel provisions should be made for the establishment of that aviation safety promotional division, which was mentioned in the Dublin report under Clause 34, and that all incorporated aviation organizations be invited to membership in that division.

Probably the most important of all our concerns is that Clause 7 be expanded to establish the CASB as a tribunal to hear appeals from pilots and air traffic controllers who have had their licence suspended without the right to appeal. Authority should also be provided for the CASB to direct the reinstatement or revaluation of a licence when their finding is in favour of the plaintiff.

For years now pilots have been promised relief from the present unfair situation and Bill C-163 provides the ideal vehicle to establish a court of last resort. Because, as the Minister said in his news release on this bill, the CASB will be completely independent of Transport Canada, thereby removing any potential conflict of interest. It is of interest to note that this authority also rests with the National Transportation Safety Board in the United States and works out exceptionally well.

• 1600

I will not read it at the present time, but I have with me some excerpts from the American legislation dealing with the provision for this appeal function, which we think is extremely important to have included in this legislation. Thank you.

The Chairman: Thank you, very much, Mr. Beach. I am taking the names of those who wish to ask questions, and we will start with Mr. Ellis, followed by Mr. Deniger, followed by Mr. Skelly.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall we start with 15 minute rounds?

Mr. Ellis: As far as I am concerned. I would assume that we would all want to go on a second round a little later, depending on what takes place.

Mr. Chairman, may I start off by addressing a couple of questions to the group from CALPA? In so doing, let me thank their president, Mr. Cook, for replying to me in a letter I sent to him last November. The information that was put in that letter last November was extremely helpful in getting ready for the legislation coming in. I made the point in some remarks I made on the legislation in the House this morning that, had we had that bill before us last November, we would have had much longer to scrutinize the bill and perhaps could have taken more time and perhaps done a little better job.

I wonder, Mr. Chairman, if I might ask either Captain Cook or his two colleagues if, in general, you had the option of having this bill, unchanged, go into effect tomorrow—as opposed to the opportunity of making modifications and having it go into effect some time between now and the end of the year—what would be your preference? After all, that is really what we are faced with.

[Traduction]

Nous pensons, d'autre part, qu'il faudrait prévoir l'établissement de cette division de la sécurité aérienne dont parlait le rapport Dublin au paragraphe 34 et que toutes les associations aéronautiques soient invitées à faire partie de cette division.

Ce qui nous tient probablement le plus à coeur est que l'article 7 soit élargi pour que ce Bureau puisse, comme un tribunal, entendre les appels des pilotes et des contrôleurs du trafic aérien qui, sans droit d'appel, ont vu leur permis suspendu. Le Bureau devrait également être habilité à exiger le rétablissement ou la restitution d'un permis lorsqu'il juge la plainte justifiée.

Depuis des années maintenant, les pilotes se voient promettre une amélioration de la situation injuste actuelle et le projet de loi C-163 est l'instrument idéal pour instituer une cour de dernier ressort. Comme le ministre le déclarait dans son communiqué de presse à propos de ce projet de loi, le Bureau sera entièrement détaché de Transports Canada évitant ainsi toutes possibilités de conflits d'intérêts. Il est intéressant de noter que cette responsabilité appartient également au *National Transportation Safety Board* aux États-Unis et que les résultats sont exceptionnels.

J'ai apporté certains extraits de la loi américaine touchant cette procédure d'appel qui, à notre avis, est extrêmement importante. Merci.

Le président: Merci, monsieur Beach. Je prends les noms de ceux qui souhaitent poser des questions et donne tout d'abord la parole à M. Ellis, puis à M. Deniger et, ensuite, à M. Skelly.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous que nous commençons par des tours de 15 minutes?

M. Ellis: Cela me convient et je suppose que nous voudrions tous avoir un deuxième tour un peu plus tard.

Monsieur le président, je voudrais tout d'abord poser quelques questions au groupe de l'ACPLA. Je remercie leur président, M. Cook, d'avoir répondu à une lettre que je lui ai adressée en novembre dernier. Les renseignements contenus dans cette lettre m'ont beaucoup aidé à me préparer à l'étude de ce projet de loi. J'ai signalé, ce matin à la Chambre, que si ce projet de loi nous avait été soumis en novembre dernier, nous aurions eu beaucoup plus de temps pour l'étudier et aurions peut-être pu obtenir de meilleurs résultats.

Monsieur le président, puis-je demander soit au capitaine Cook soit à ses deux collègues si, de façon générale, ils avaient le choix entre l'application de ce projet de loi tel quel demain et la possibilité d'y apporter des modifications, sachant que l'ensemble ne pourrait entrer en vigueur que d'ici la fin de l'année, ils préféreraient attendre? Car c'est en fait le dilemme.

[Text]

Mr. Keenan: If I may, Mr. Chairman, we have been working closely with the Department of Transport, with your committee, and with members of the House of Commons for 13 years now, in putting this legislation into place.

We feel that there is an urgency in having the legislation in place, but, weighing that in the balance vis-à-vis having legislation which would be valid and would work the way that we want it to work and that we feel it should work, not only for ourselves but for the purpose of aviation safety and accident prevention, we could probably wait a month or two, if necessary.

But we really do not feel that the minor points which we have brought out . . . After all, essentially the legislation is good. It provides for an independent tribunal; it provides for jurisdiction for that tribunal; it provides a setup and a structure that, other than some of the comments that we have made here and the comments that we have made in our Telex to the minister, we feel is good, we do not really feel that it would take, or should take, that long to make the minor changes we have recommended.

Of course, we are not in the loop, and you people are. You probably know far better what is involved in that respect.

Mr. Ellis: Thank you, very much, Mr. Keenan. Mr. Chairman, the unfortunate thing is that, because we did not get this bill in the House of Commons to deal with until today, 24 hours before the House of Commons will close for the summer, we do not have that luxury. Had we received it last November, when I first wrote to you for your comments, then we would have had those seven months in which to deal with it.

This is why I am asking the question. As I see it, we can deal with this bill today. Like you, I agree that it is basically a sound piece of legislation; it basically covers most of the points.

• 1605

What you and the other gentleman sitting beside you are proposing are modifications that fine tune the bill. However, I suggest to you that if we do not pass it through this committee this afternoon and allow the chairman to rise and report tomorrow morning, and put it through the House tomorrow morning, we will not see it again until early 1984, given the sort of thing I see coming. Here, I am sitting on the opposition side, not being able to read the mind of the House Leader of the Liberal Party, assuming he has a mind. I have the feeling, the fear, that we might be stuck with it until early next year. Because of this and because the regulations are not in front of us . . . I made the point in some remarks I made this morning, while I would like to have seen the regulations, I am not very critical because I would also like to think the chairman of this board, plus the other members of this board, would be of a calibre who would want to have a direct input in the regulations, and not accept regulations from CATA. To me it would be a very desirable situation, but because those regulations are not here and because the things you have mentioned could be handled in those regulations, once again I phrase the question to you: Would you think it better now as it is, or take a chance and go on to maybe late this year or early next year, given that

[Translation]

M. Keenan: Nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère des Transports, avec votre Comité et avec certains députés depuis 13 ans à la préparation d'un tel projet de loi.

Nous estimons qu'il est urgent de l'adopter, mais il est possible que nous puissions en effet attendre encore un mois ou deux, si nécessaire, si nous pouvons espérer un projet de loi qui puisse apporter les résultats souhaités, non seulement pour nous mais pour la sécurité aérienne et la prévention des accidents.

Nous ne pensons toutefois pas que les points mineurs que nous avons soulevés . . . En fait, c'est un bon projet de loi. Il prévoit un tribunal indépendant; des pouvoirs pour ce tribunal; une structure qui, à notre avis, est bonne sauf pour les petits détails auxquels nous avons fait allusion et qui font l'objet de notre télex au ministre et qui devraient pouvoir être corrigés rapidement.

Evidemment, nous sommes moins bien placés que vous pour dire ce que cela représente.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur Keenan. Monsieur le président, ce qui est malheureux, c'est que nous n'avons reçu ce projet de loi à la Chambre des communes qu'aujourd'hui, 24 heures avant l'ajournement d'été. Si nous l'avions, au contraire, reçu en novembre dernier, lorsque je vous ai écrit pour vous demander votre avis, nous aurions eu sept mois pour régler ces petits détails.

C'est pourquoi je pose la question. Vous semblez dire que nous pouvons adopter ce projet de loi dès aujourd'hui. Je conviens comme vous qu'il est essentiellement bon et qu'il couvre la plupart des points restés jusque là en suspens.

Ce que vous et vos confrères proposez sont des modifications permettant de parfaire ce texte. Je puis toutefois vous dire que, si ce projet de loi n'est pas adopté par le Comité cet après-midi et qu'ainsi le président ne peut faire rapport à la Chambre des communes demain matin, nous ne le reverrons pas avant le début de 1984, du moins je ne le pense pas. Pour moi qui suis de l'opposition, je ne peux savoir ce que sont les intentions du leader en Chambre du parti libéral, s'il a encore des intentions. J'ai toutefois l'impression, je crains en fait que nous ne puissions adopter ce projet de loi avant le début de l'année prochaine. Pour cette raison et parce que, également, nous n'avons pas les règlements pertinents . . . J'ai, ce matin, déclaré à la Chambre que j'aurais voulu voir ces règlements, mais que je ne voulais pas trop critiquer le projet de loi, car je pense que le président de ce Bureau et les autres membres de ce Bureau seront d'un calibre suffisant pour être consultés à propos des règlements et ne pas accepter que ceci leur soit dicté par l'ACTA. Ce serait, à mon avis, tout à fait souhaitable, mais, puisque ces règlements nous ne les avons pas et puisque ce dont vous avez parlé pourrait être inclus dans ces règlements, je vous repose la question: Pensez-vous préférable que le projet de loi soit adopté maintenant tel quel ou que l'on prenne le risque

[Texte]

we do not have the luxury of a month or two, because of the House sitting down for two months.

Mr. Keenan: If I may respond again, Mr. Chairman. The quandary in which we found ourselves late last week when we first had a substantive opportunity to look at the provisions of the bill is exactly the one you have described now. Do we fully support it although there are things which the membership of CALPA would not and could not support—for example, on the disclosure of medical records, which we feel is very important—in order to get the legislation in place, imperfect as it is? Or, do we present to your committee some of what we feel are very important points; some of them are fine tuning, and certainly that can be done later on. Some of them are important excisions we would like to see in the bill, which could be done relatively quickly at this committee. Only as of very late last week, the association chose to come before the committee and put before you some of our concerns with respect to what is otherwise good legislation.

Regarding the fine tuning or what can be done or could be accomplished in the regulations, I would agree we could defer it and pass the legislation as is, and hopefully the regulations would take care of some of the gaps. However, with respect, for example, to two points we have made; the use of the word general before recommendations, we feel could be a very simple amendment; you just remove the word recommendations and the authority then exists in the bill to make any type of recommendations, not just general recommendations.

With respect to the disclosure of records, the two subsections in Clause 15.(f) and (g); again these could be simply removed from the bill without any major surgery being required elsewhere.

In those respects, there is a concern we might establish a precedent which could not be overcome in the regulations.

Mr. Ellis: Thank you. Mr. Chairman, if I could go on now with two other points before I move to the other witnesses.

How strongly do you feel about the confidentiality of medical files? If I understood you properly, you said you would not want pilots to have to undergo a medical after an accident and have the medical information taken as part of the decision whether to re-issue or renew a medical certificate.

Mr. Keenan: No. I do not think I expressed myself clearly then. Certainly, if a pilot is to have his medical licence renewed, he must undergo those medical examinations currently required of all airmen and air crew, and we are not stating he should not have to undergo a medical because he has been in an accident. We are concerned that the drafting of Clause 15(g), which states:

[Traduction]

d'attendre peut-être jusqu'à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine, étant donné que nous ne pouvons nous payer le luxe d'un mois ou deux puisque la Chambre ne va pas siéger dans les deux prochains mois?

M. Keenan: Monsieur le président, permettez-moi à nouveau de répondre. Lorsque, à la fin de la semaine dernière, nous avons eu la possibilité d'examiner les dispositions du projet de loi, nous nous sommes trouvés exactement devant la même situation. Sommes-nous disposés à l'accepter tel quel même s'il y a certains éléments que les membres de l'ACPLA ne peuvent appuyer, par exemple, la divulgation des dossiers médicaux, qui est, à notre avis, très importante, afin que la loi soit en vigueur, aussi imparfaite soit-elle? Ou présentons-nous à votre Comité certains des points qui nous semblent très importants, certains qui sont simplement des détails techniques que l'on peut ajouter ultérieurement, mais d'autres qui sont des éléments importants que nous voudrions voir ajoutés au projet de loi et qui pourraient être ajoutés assez rapidement par votre Comité? Ce n'est que très tard la semaine dernière que l'association a décidé de venir justement vous exposer certaines de ces préoccupations quant à ce projet de loi qui, par ailleurs, lui semble très bon.

Quant aux petites améliorations à apporter par le biais des règlements, je conviens que cela peut être remis à plus tard dans l'espoir que, la loi adoptée, les règlements combleront certaines de ces lacunes. Toutefois, pour deux des points que nous avons soulevés, par exemple, l'utilisation de l'expression «recommandations générales», nous pensons que ce serait un amendement très simple à apporter; il suffit de supprimer le mot «générales» et la loi habilite alors à faire tout genre de recommandations et non pas seulement des recommandations d'ordre général.

Quant à la divulgation des dossiers, les alinéas f) et g) de l'article 15 pourraient tout simplement être supprimés sans que cela exige d'autres modifications importantes.

On peut s'inquiéter à cet égard que nous établissions un précédent qu'il ne soit pas possible de rattraper dans les règlements.

M. Ellis: Merci. Monsieur le président, j'aurais deux autres points à éclaircir avant de passer aux autres témoins.

Tenez-vous beaucoup au caractère confidentiel des dossiers médicaux? Si je vous ai bien compris, vous avez déclaré que vous ne voudriez pas que les pilotes soient tenus de subir une visite médicale après un accident et que les informations obtenues au cours de cette visite puissent être prises en considération pour décider du renouvellement ou du rétablissement du certificat médical.

M. Keenan: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Il est certain que, si un pilote doit faire renouveler son permis médical, il doit subir les examens médicaux exigés pour tous les pilotes et tous les équipages et nous ne nous opposons absolument pas à ce qu'ils subissent une visite médicale après un accident. Nous craignons simplement le libellé de l'alinéa g) de l'article 15 qui stipule:

[Text]

[Translation]

• 1610

(g) to require such medical examinations of aircraft crew members as the investigator believes on reasonable grounds are requisite for the purpose of the investigation;

g) exiger les examens médicaux de membres d'équipage qu'ils sent fondés à croire nécessaires à l'enquête;

One or two days after an accident, where one or more members of the air crew survived, the investigator might say, well, you must go to this doctor tomorrow to undergo an examination—not to be relicensed, but because I want to know certain facts which can be disclosed in that particular medical examination. We strongly believe no one in this country should be required to undergo that type of medical examination. The pilot who has been in an accident might not want to be relicensed. He might not want to fly again; he might want to retire afterwards. Certainly, if he wants to maintain his licence, he would have to undergo the regular MOT medical examinations. But we did not read this as being directed to that, but rather as being directed to specific tests which an individual would have to undergo after he has been in an accident.

Un ou deux jours après l'accident, lorsque un ou des membres de l'équipage a ou ont survécu, l'enquêteur peut leur demander d'aller rendre une visite au médecin pour subir un examen médical—non pas pour avoir leur permis, mais parce qu'il veut connaître certains faits que seul l'examen médical peut divulguer. Nous sommes convaincus que personne au pays ne doit être forcé de subir ce genre d'examen médical. Le pilote impliqué dans l'accident peut ne pas vouloir renouveler son permis. Il peut ne pas vouloir voler à nouveau, peut-être voudra-t-il se retirer par après. S'il veut conserver son permis, il est certain qu'il devra subir des examens médicaux réguliers du ministère de Transports. Nous n'avons pas cru cependant que c'était de cela dont il était question, mais plutôt qu'on exigeait certains examens d'un particulier impliqué dans un accident.

Mr. Ellis: So I take it, then, that you object very strongly to that interpretation of that particular clause.

M. Ellis: Si je comprends bien, vous vous opposez très fortement à l'interprétation de cet article.

Mr. Keenan: Indeed, Mr. Chairman, that peripheral issue was debated at one time by the Ontario Medical Society, where the question came up as to whether private physicians should report to the licensing authorities the possible problems that they detected in their own private patients that might render them ineligible for a type of licence. And although at first the physicians tended to be favourable to that, after studying it they determined that the notion of privacy, the importance of the psychological relationship—not only the medical operational relationship between a doctor and his patient... the need for trust, outweighed the factor of disclosure of medical records.

M. Keenan: Monsieur le président, cette question périphérique a été discutée à une certaine époque à la société médicale de l'Ontario, qui s'est demandé si les médecins privés devraient faire rapport aux responsables de l'octroi de permis des problèmes détectés chez leurs clients et qui les rendraient inadmissibles à ce genre de permis. Même si au départ les médecins semblaient être en faveur, après avoir étudié la question, ils ont décidé que la protection des renseignements personnels, l'importance du rapport psychologique, pas seulement les rapports médicaux réels entre le médecin et son patient, mais la nécessité d'un climat de confiance, pesaient plus lourd que la divulgation des dossiers médicaux.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Keenan.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Mr. Chairman, I would like to move on to ask Mr. Foster a few questions.

Monsieur le président, je voudrais maintenant poser quelques questions à M. Foster.

The Chairman: You have a few minutes left, Mr. Ellis.

Le président: Il vous reste encore quelques minutes, monsieur Ellis.

Mr. Ellis: It has hardly been long enough, has it? We will come back anyway.

M. Ellis: Cette séance n'est pas vraiment assez longue, n'est-ce pas? Nous reviendrons, de toute façon.

I would like to move on to Mr. Foster and ask him very, very briefly if he could just tell me, by way of analogy, if he has to, exactly what he means by "too much discretionary power in the board".

Je voudrais demander maintenant à M. Foster très brièvement s'il peut me dire, par voie d'analogie, ce qu'il veut dire exactement par «de trop grands pouvoirs discrétionnaires au Bureau».

Mr. J. Foster: On the basis of that, Clause 9.(2) said:

M. J. Foster: Pour répondre à cette question, l'article 9.(2) dit ce qui suit:

The Board may designate as an investigator for the purpose of this Act any person it considers qualified...

Le Bureau peut désigner en qualité d'enquêteur toute personne qu'il estime qualifiée...

I feel before that sort of discretionary power is given to the board, we should have guidelines or a statement of qualifications that states: If you meet these guidelines or qualifications, yes, you may be considered for designation as an investigator, for example.

A mon avis, avant que ce genre de pouvoir discrétionnaire soit accordé au Bureau, il nous faudrait des lignes directrices ou une déclaration de compétence comme suit: si vous respectez ces lignes directrices, ou cette compétence, oui, on peut vous considérer pour être désigné comme enquêteur, par exemple.

[Texte]

Mr. Ellis: Okay. I do not want to interrupt you, sir, but really what you are saying is that you want to make sure that the qualifications of those who are being designated are adequate.

Mr. J. Foster: Are adequate; yes, sir.

Mr. Ellis: Okay, fine. Thank you very much.

I would like to, Mr. Chairman, on the first round, spend a few minutes with Mr. Beach. Of course, COPA was one of those groups that I took the liberty of writing back in November, and they too were very, very helpful in the reply to me. It helped a great deal in preparing for this legislation. I do not think there is any question, Mr. Chairman, in my mind—and I hope we will be able to deal with it some way—that the promotion of safety, which Mr. Beach mentioned, is something we specifically have to deal with. In my comments this morning I made the point that there are at least four functions of CATA that I would like to see turned over to this board. But I want to ask Mr. Beach, if I can, how strongly he feels about the appeals to the CASB from pilots or air traffic controllers. As I expressed to Mr. Beach personally, I have some problems with that in this particular piece of legislation. I would like to hear him expand on it.

Mr. Beach: I think it is extremely important; I think it is almost critical to the legislation. The legislation is designed to divorce its whole function from any involvement with the Canadian Air Transportation Administration.

• 1615

That function, at least in that context, is an ideal vehicle for pilots or controllers to have a completely divorced board of appeal for any injustice that they might suffer from the cancellation of a licence on either medical or operational grounds. Under today's legislation a pilot has no such appeal. Once that decision is made by a bureaucrat, it is made; he does not have a licence any more. He has lost his livelihood, he has lost everything on just the unsubstantiated evidence that the department has made. Now there are some cases where the decision is quite justified, but there are a lot of cases where it is not, and where there are extenuating circumstances. A pilot who sees his livelihood at stake should have an opportunity to appeal.

Now, in the United States they took the same road. The transportation safety board, because it was independent, provided a very suitable vehicle for that kind of an appeal, and it has worked very well down there. Pilots who were being unjustly treated or were being denied were able to appeal it, and the safety board directed that his licence be renewed. In other cases they certainly did not.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. I will put you down for a second round if you like.

Mr. Deniger.

[Traduction]

M. Ellis: Très bien. Je ne veux pas vous interrompre, monsieur, mais vous dites vouloir vous assurer que la compétence de ceux qui sont désignés est adéquate.

M. J. Foster: Oui, monsieur, c'est cela.

M. Ellis: Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Je voudrais au premier tour, monsieur le président, m'adresser quelques instants à M. Beach. La COPA fait évidemment partie de ces groupes à qui j'ai pris la liberté d'écrire en novembre, et leur réponse m'a beaucoup aidé. Cela m'a aidé grandement à me préparer pour l'étude de ce projet de loi. Je ne crois pas avoir quelque doute que ce soit, monsieur le président—et j'espère que nous pourrions nous adresser à la question de quelque façon—que la promotion de sécurité, ainsi que l'a mentionné M. Beach, soit vraiment quelque chose qu'il nous faille traiter spécifiquement. Dans mes remarques ce matin, j'ai soulevé qu'il y avait au moins quatre fonctions de l'ACTA que j'aimerais voir reprises par le Bureau. Cependant, j'aimerais demander à M. Beach s'il est vraiment d'accord avec la possibilité d'appels présentés au Bureau canadien de la sécurité aérienne par les pilotes ou les contrôleurs de trafic aérien. Ainsi que je l'ai dit à M. Beach personnellement, j'ai un peu de difficulté à ce sujet dans ce projet de loi. J'aimerais bien qu'il nous apporte quelques précisions.

M. Beach: C'est extrêmement important à mon avis. Je dirais même que c'est critique du point de vue législation. La loi est conçue pour qu'il y ait un véritable fossé entre elle et toute participation avec l'Administration canadienne des transports aériens.

La fonction de cette législation, du moins dans ce contexte, représente un véhicule idéal pour les pilotes et les contrôleurs et leur donne une commission d'appel tout à fait distincte pour redresser toute injustice dont ils auraient fait l'objet si leur permis avait été annulé au pour tout autre motif médical ou opérationnel. En vertu de la Loi actuelle, un pilote n'a pas ce droit d'appel une fois la décision prise par les bureaucrates, c'est final; il n'a plus son permis. Il perd son gagne-pain, il perd tout sur la foi de témoignages sans fondement que le Ministère a présentés. Il y a des cas où les décisions sont tout à fait justifiées, mais dans d'autres cas elles ne le sont pas, à cause des circonstances atténuantes. Un pilote dont le gagne-pain est en jeu devrait avoir la possibilité de faire appel.

Aux États-Unis, on a suivi le même cheminement. Le bureau de sécurité des transports, parce qu'il est indépendant, a prouvé qu'il était un véhicule tout à fait approprié pour ce genre d'appel, et ça a très bien fonctionné. Les pilotes qui avaient été traités injustement ou qu'on refusait ont pu faire appel et le bureau de la sécurité a ordonné que le permis leur soit remis. Dans d'autres cas, certainement pas.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Je vais vous inscrire pour un second tour, si vous le désirez.

Monsieur Deniger.

[Text]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief, because I have to leave at 4.30 p.m., but I will be back later on this afternoon.

Mr. Beach, first of all I would like to ask you a few questions on what you felt were the limits of the objects of the board as stated in paragraph seven. It seems to me that the definition of aviation occurrence is so wide that if you are concerned with the establishment of a safety environment—I am quoting you when you say environment of safety or safety environment . . . The definition of aviation occurrence, which is any situation or condition that the board has reasonable grounds to believe could induce an accident or incident, seems to me to be so wide that your worries should be satisfied by such a wide definition.

Mr. Beach: We felt that the wording in Section 7 is all beamed toward closing the barn door after the horse is gone. It is dealing with what comes out of their investigation of an occurrence. Our point was simply that one of the prime objectives of this board should be to work very hard toward establishing a safe aviation environment—the prevention of accidents, rather than investigating as to why in hell they happen.

Mr. Deniger: Well if that is your worry, the definition of aviation occurrence is precisely that. It seems to me that could be easily taken care of. I must tell you that I am not in agreement with you when you talk about this board being an appeal to a decision by Transport Canada inspectors as to whether someone should or should not have his licence. I guess that, to me anyway, is to be based on more ideology. I disagree with large bureaucracies, and it seems to me that if you put another level of bureaucrats as an appeal to a decision on whether or not someone passed his eye inspection or someone passed his required tests that would be to complicate things to such a point that you would never stop.

So although I can understand the frustrations of pilots that are your members, and I have family members who are some of your members, I can understand their frustrations if they have been turned down. I would not agree to have an appeal, so we have a disagreement.

The Aircraft Operations Group said something with which I agree.

• 1620

When you said that you found the bill to be too discretionary, I would like to know if you are talking about Section 12.(1) where it basically says that notwithstanding any other act of Parliament, but subject to Section 13, the board may investigate any aviation occurrence. Do you find that this board should have the obligation to investigate all accidents or only those that it deems necessary? For example, we know from the CALPA's paper that there have been 700 accidents. Do you feel there should be an investigation of all of them or do you feel that it should be left to the board to decide which ones they will investigate?

[Translation]

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je serai bref, car je dois quitter à 16h30, mais je reviendrai plus tard cet après-midi.

M. Beach, je voudrais tout d'abord vous poser quelques questions sur ce que vous croyez être les limites de la mission du Bureau telle que définie à l'article 7. Il me semble que cette définition des faits aéronautiques est si vaste que si on se préoccupait de la création de milieux sécuritaires—je vous cite lorsque vous parliez de l'environnement ou du milieu sécuritaire—la définition des faits aéronautiques, c'est-à-dire toute situation ou condition pour laquelle le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait provoquer un accident ou un incident, me semble si vaste que vos inquiétudes devraient disparaître à cause de cela même.

M. Beach: Nous sommes d'avis que le libellé de l'article 7 vise à fermer la porte de l'écurie une fois que le cheval est sorti. Il est question de ce qui résulte de leur enquête sur un de ces faits. Nous prétendons que les objectifs premiers de ce bureau devraient être de travailler plus fort à la création d'un milieu aérien sécuritaire—prévenir les accidents plutôt que de faire enquête sur la raison de leur occurrence.

M. Deniger: Si c'est cela qui vous inquiète, la définition des faits aéronautiques dit exactement cela. Il me semble qu'elle en tient compte. Je dois vous avouer que je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que le Bureau servira pour en appeler d'une décision des inspecteurs de Transports Canada quant à savoir si quelqu'un doit ou non recevoir son permis. Quant à moi, il faudrait que cela se fonde sur une idéologie plus explicite. Je n'accepte pas les lourdes bureaucraties, et il me semble que si vous prévoyez un autre palier de bureaucraties pour les appels de décisions, afin de savoir si quelqu'un a subi son examen ophtalmologique ou d'autres examens nécessaires, on ne fera que compliquer les choses à n'en plus finir.

Je peux très bien comprendre la frustration des pilotes qui sont vos membres, et je compte dans ma famille des membres qui sont vos membres, je peux comprendre leur frustration si on les a rejetés. Je ne suis pas d'avis qu'il devrait y avoir appel, par conséquent nous sommes en désaccord.

Je suis d'accord cependant avec certaines choses qu'a dit le groupe de la navigation aérienne.

Lorsque vous prétendez trouver le projet de loi trop discrétionnaire, je me demande si vous songez à l'article 12.(1) qui stipule que nonobstant toute autre loi fédérale mais sous réserve de l'article 13, le Bureau a le pouvoir d'enquêter sur les faits aéronautiques. Croyez-vous qu'on devrait obliger le Bureau à enquêter sur tous les accidents ou seulement sur ceux pour lesquels il croit nécessaire de le faire? Ainsi par exemple, nous savons d'après le document de ACPLA qu'il y a eu 700 accidents. Êtes-vous d'avis qu'il devrait y avoir enquête sur tous ces accidents ou plutôt qu'il faudrait laisser le soin au Bureau de décider lesquels devraient faire l'objet d'enquêtes?

[Texte]

Mr. J. Foster: I do not think it should be left to the board. I did refer to it in our submission. I said that the requirement to investigate accidents appears to be permissive and not mandatory, unless requested by the Governor in Council.

We have had suggestions that other factors play a role in whether accidents are investigated. In all fairness, I must say that they have been minor accidents—the cost, for example, the accessibility. I have had people talk to me and say that they will get a telephone call to say there has been an accident, a wheel broken off, but it is a minor type of accident and not to worry about it. I presume that a report is filed on this, and perhaps this is an investigation.

But what I am saying is that it is totally discretionary whether the board investigates or not, and I feel there should be some guideline or some rule that says you shall investigate or you may not investigate. The way it is, it is left pretty well wide open.

Mr. Deniger: That is one thing I share with you.

I do not have much time, so maybe I would like to ask Mr. Keenan or Mr. Cook a question. Take the Air Canada accident in the United States. It is a Canadian plane and it is flying between a Canadian point and other points in the United States. It has an aviation occurrence—I guess we would call it that in this law—and it lands in the United States; it has to stop in Cincinnati. Do you think the Canadian Aviation Safety Board should have jurisdiction over such an accident?

Mr. Keenan: If I may, Mr. Chairman, I think that is already covered under the annex to the Chicago Convention, and it is the state of the occurrence, the state where the accident takes place that has the jurisdiction to investigate. That state, for example, the state of registration of the aircraft in this case, invites a representative to participate as an observer, as an involved party in the investigation, but under IKONX-13 the specific jurisdiction always remains with the state of the occurrence, and this legislation will not necessarily change those international obligations.

Mr. Deniger: I asked that question knowing very well the answer, and specifically again because the definition of aviation occurrence is so wide do you not think that subsection (b) of the definition would allow specifically that, notwithstanding that convention?

Mr. Keenan: Would allow . . . ?

Mr. Deniger: Would allow the board to go and say that maybe they should look at the breakers jamming, or maybe they should look at smoking allowed, or maybe look at fire extinguishers.

Mr. Keenan: As a matter of fact, just to go a little further in the answer I gave, certainly the fact that the United States in this particular case, and the National Transportation Safety Board in the United States—and I have already appeared before the NTSB in the Cincinnati accident—has the main

[Traduction]

M. J. Foster: Je ne crois pas que ce soit au Bureau de décider. Je l'ai mentionné dans mon mémoire. J'ai déclaré que la nécessité de faire enquête sur les accidents semble être permmissible et non pas obligatoire, à moins que le gouverneur en conseil le demande.

On nous a dit que d'autres facteurs jouaient un rôle quant à savoir si d'autres accidents devaient faire l'objet d'enquêtes. En toute honnêteté, je dois avouer que c'étaient des accidents mineurs—le coût, par exemple, l'accessibilité. Les gens m'ont dit qu'ils recevront des appels téléphoniques pour les avertir qu'il y a eu accident, une roue s'est détachée, mais il s'agit là d'un genre d'accident mineur, mais de ne pas m'en inquiéter. J'imagine qu'un rapport est déposé, et qu'il s'agirait peut-être d'une enquête.

Mais je prétends que c'est tout à fait discrétionnaire que le Bureau fasse enquête ou non, et on devrait prévoir des lignes directrices ou quelque règlement disant qu'il faut enquêter ou ne pas enquêter. La façon dont les choses sont présentement, on fait un peu ce qu'on veut.

M. Deniger: Je partage votre avis à ce sujet.

Je n'ai pas beaucoup de temps, par conséquent je voudrais maintenant m'adresser à M. Keenan ou à M. Cook. Prenons le cas de l'accident d'Air Canada aux États-Unis. Il s'agit d'un avion canadien qui effectue un vol entre un point canadien et d'autres points aux États-Unis. Un fait aéronautique se produit—j'imagine que c'est bien comme cela qu'on l'appelle dans la loi—et l'avion atterrit aux États-Unis, il doit s'arrêter à Cincinnati. Croyez-vous que le Bureau canadien de la sécurité aérienne devra avoir compétence en la matière?

M. Keenan: Si vous me le permettez, monsieur le président, la question est mentionnée dans l'appendice de la convention de Chicago, il s'agit de l'État où le fait se produit, l'État où l'accident a eu lieu qui a compétence en matière d'enquête. Par exemple, cet État, l'État où l'avion a été enregistré dans ce cas-ci, invite un représentant à participer en tant qu'observateur, comme partie à l'enquête, mais en vertu de IKONX-13 la compétence appartient toujours à l'État où s'est produit le fait, et cette loi ne va pas nécessairement changer ces obligations internationales.

M. Deniger: J'ai posé cette question sachant très bien ce que vous alliez me répondre, et de façon plus précise, je répète que la définition du fait aéronautique est si vaste que l'alinéa b) de la définition permettrait justement cela, en dépit de cette convention, ne le croyez-vous pas?

M. Keenan: Permettrait . . . ?

M. Deniger: Permettrait au Bureau de se rendre sur place et de dire qu'il faudrait peut-être regarder s'il y a eu des problèmes de court circuit, ou peut-être s'occuper du fait que les passagers peuvent fumer, ou s'occuper peut-être aussi des extincteurs.

M. Keenan: En réalité, j'irais même plus loin dans ma réponse, il est certain que le fait que les États-Unis dans ce cas-ci, et le bureau de la sécurité du transport national aux États-Unis—et j'ai déjà comparu devant ce bureau pour l'accident de Cincinnati—avait compétence surtout en la

[Text]

jurisdiction does not mean that the Canadian Aviation Safety Board could not itself investigate certain aspects that are pertinent to aviation safety and accident prevention in Canada, whether it is the problem of cabin interiors, circuit breakers or whatever else.

We have been assured by the drafters of this legislation that the definition of aviation occurrence is broad enough. We would certainly hope that it is broad enough to examine any areas at all, not only with respect to aircraft themselves but also facilities and other aspects of the aviation environment where there might be problems or deficiencies that could detract from aviation safety.

Mr. Deniger: I would like to exchange with you on a basic concern you have had, and you have expressed it for as long as I have known of your association's involvement in the confidentiality of physicians' reports. It seems to me that if one really wants to get down to the bottom line and find out truly what caused an occurrence, to prevent that or not to make it public is really going against the goal of this bill, if it is really to find out.

• 1625

I will give you an example. Correct me if my example is faulty; I do not know, I am not a doctor. If a pilot is an epileptic and has a seizure, but he has a temporary seizure and is very fine the rest of the time—even though he might not want to fly again after this incident—do you not think that the Canadian people have a right to know that caused the incident, and their worries would be lessened, to know it was that kind of a mistake? But to prevent the board from asking the people involved in the control of the plane to have medical checkups, do you not think that is hurting the credibility of the board and its solvability?

Mr. Keenan: No, I do not. Let me explain: Pilots are probably more regulated, both as to their competence and physical capability of flying an airplane, than virtually any other profession. They undergo medical examinations every year, every six months, depending on categories of licences. They undergo very extensive medical examination.

So obviously, a pilot who is involved in an occurrence will have undergone at least one, and probably many of these examinations in front of Ministry of Transport physicians. Those records are, of course, available at the Ministry of Transport. They go with his licence, to a certain extent.

Part of that examination is a very extensive form and a series of questions that are asked on a regular basis. There are many areas on which the individual is examined physically. After a certain age, you get even further tests with respect to heart and cardiovascular problems.

[Translation]

matière ne signifie pas que le Bureau canadien de sécurité aérienne ne peut de son côté faire enquête sur certains aspects qui relèvent de la sécurité aérienne et de la prévention des accidents au Canada, que ce soit le problème que pose l'intérieur des cabines, les disjoncteurs ou toute autre chose.

Les rédacteurs de ce projet de loi nous ont assurés que la définition du fait aéronautique était suffisamment vaste. Nous espérons certainement qu'elle sera assez vaste pour nous permettre d'enquêter dans d'autres secteurs également, non seulement pour les avions eux-mêmes mais également pour les installations et d'autres aspects du milieu aérien où des problèmes ou défauts pourraient surgir et mettre en danger la sécurité aérienne.

M. Deniger: Je voudrais que nous parlions d'une de vos préoccupations fondamentales, vous en parlez depuis aussi longtemps que votre association s'occupe de l'aspect confidentiel des rapports médicaux. J'ai l'impression que si quelqu'un voulait vraiment voir le fond des choses pour savoir exactement et véritablement ce qui a causé un fait aéronautique, empêcher ce fait ou ne pas le rendre public irait vraiment à l'encontre de l'objectif de ce projet de loi, s'il s'agit vraiment de trouver cette cause.

Je vous donne un exemple. Vous me corrigerez si cet exemple n'est pas juste, je ne sais pas, je ne suis pas médecin. Si un pilote souffre d'épilepsie et a une crise, s'il a une crise temporaire mais qu'il se sent bien le reste du temps—même s'il ne veut pas voler de nouveau après cet incident—ne croyez-vous pas que les Canadiens ont droit de savoir ce qui a causé l'accident, qu'ils seront moins inquiets s'ils en connaissent la cause? D'empêcher toutefois le Bureau de demander aux personnes chargées de l'avion d'avoir un examen médical, ne croyez-vous pas que cela puisse nuire à la crédibilité du Bureau et à son aptitude à résoudre des problèmes?

M. Keenan: Non, je ne le crois pas. Laissez-moi vous expliquer: les pilotes font probablement l'objet de plus de réglementations, à la fois quant à leurs compétences et à leurs aptitudes physiques pour piloter un avion, que ce n'est le cas dans n'importe quelle autre profession. Ils subissent des examens médicaux chaque année, chaque six mois, selon la catégorie de permis qu'ils détiennent. Ils subissent des examens médicaux très complets.

Il est évident qu'un pilote impliqué dans un fait aéronautique devra subir au moins un examen médical, et probablement de nombreux autres, chez les médecins du ministère des Transports. Vous trouverez évidemment ces dossiers au ministère des Transports. Ils vont de pair avec le permis, jusqu'à un certain point.

Une partie de cet examen consiste en une série de questions qu'on pose aux pilotes de façon régulière. Il y a bien d'autres domaines pour lesquels la personne doit faire l'objet d'un examen physique. Après un certain âge, elle doit subir également d'autres examens pour son cœur et pour voir si elle n'a pas de problèmes cardio-vasculaires.

[Texte]

We are not trying to restrict the board in having access to that, but as one author said in a famous article on this, "For the patient, the art of medical science does not form the only basis of his relationship with his physician, and it cannot outweigh his need and his right to his autonomy, his inviolability, and most importantly, his self-determination."

I think that, in weighing in the balance the need of the Canadian public to know whether it was epilepsy—obviously the pilot will not fly again, if he is an epileptic; he will have other medical examinations and it might come out . . . and in weighing also what I feel as an individual and a Canadian citizen, that there are certain lines that have to be drawn, that you cannot step over—I have a certain boundary around me; it is getting smaller and smaller all the time—there are certain doors that cannot be opened to the public. And this is one of the doors which we say cannot be opened.

On the other side of the balance, you have those MOT medical records, the need for the pilot to be continuously licenced, which are available and, we feel, adequately protect the Canadian public.

We are not aware of any major need. It is not as if there were a lot of statistics where aviation accident investigators have been frustrated, to our knowledge, by lack of medical records, and could not come at a probable cause because of that.

Mr. Deniger: That will be my last question, Mr. Chairman, because I have to go. I cannot find the clause now, but what will you think, Mr. Keenan, if the board made a recommendation. First of all, do you think it would have the power to make the following recommendation, and what would you do to prevent it, if it said that after an accident or an occurrence there should be no pilots over 60?

Mr. Keenan: If the board made that recommendation? Depending on the circumstances in which it made that recommendation, it would be something that would have to be seriously considered.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Skelly. Fifteen minutes, please.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I would like to put to the groups represented here a question about the legislation. There has been some concern expressed about the speed with which this legislation is passing through, and I note that the lead in the CALPA brief says they did not have time to put together a comprehensive statement in both languages. Mr. Foster has indicated that, in some areas, they did not have a chance to take an in-depth look at some questions that were concerning them, and the representative from COPA indicated that they have not had a chance to do an in-depth consultation with their own organization.

The Canadian Airline Flight Attendants' Association, in a conversation today, informed me that their correspondence on

[Traduction]

Nous n'essayons pas de limiter l'accès du Bureau à ces dossiers, mais comme l'a dit un auteur dans un article très connu à ce sujet: «Pour le client du médecin, l'art de la science médicale ne représente pas la seule base de ses rapports avec son médecin, et ça ne peut d'aucune façon avoir préséance sur son besoin et son droit d'autonomie, son inviolabilité, et ce qui est plus important encore, son autodétermination».

Si on met dans la balance ce besoin pour le public canadien de savoir si la cause était l'épilepsie, il est évident que le pilote ne volera pas de nouveau, s'il est épileptique, qu'il devra subir d'autres examens médicaux, mais en mettant également dans la balance ce que je ressens en tant que particulier, en tant que citoyen canadien, il y a quand même certaines limites qu'il ne faut pas dépasser . . . J'ai autour de moi un champ limité, il est de plus en plus restreint—il est certain que certaines portes ne peuvent pas être ouvertes pour le public canadien. Voilà une des portes qui, à notre avis, ne doit pas être ouverte.

D'un autre côté, il y a ces rapports médicaux du ministère des Transports, le besoin pour le pilote de se voir toujours octroyer de nouveau un permis, cela existe et, à notre avis, le public canadien s'en trouve bien protégé.

Nous ne sommes pas conscients qu'il y ait des besoins plus importants. Ce n'est pas comme s'il y avait beaucoup de statistiques nous permettant de croire que beaucoup d'enquêteurs d'accidents aériens se sont sentis frustrés, par l'absence de dossiers médicaux, et n'ont pu en arriver à une conclusion vraisemblable à cause de cela.

M. Deniger: Ce sera ma dernière question, monsieur le président, car je dois partir. Je ne trouve pas l'article maintenant, mais que penseriez-vous, monsieur Keenan, si le Bureau faisait une recommandation. Premièrement, croyez-vous qu'il aurait le pouvoir de faire la recommandation suivante, et que feriez-vous pour l'empêcher, s'il déclarait qu'après un accident ou un fait aéronautique, il ne devrait plus y avoir de pilotes de plus de 60 ans?

M. Keenan: Si le Bureau faisait cette recommandation, dites-vous? Cela dépendrait des circonstances entourant cette recommandation, il faudrait que la question soit sérieusement étudiée.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Monsieur Skelly, vous avez 15 minutes.

M. Skelly: Monsieur le président, je voudrais poser une question au groupe ici présent au sujet de la législation. On a exprimé certaines préoccupations au sujet de la vitesse avec laquelle cette législation a été étudiée, et je remarque dans le mémoire de la CALPA surtout qu'on nous dit ne pas avoir eu le temps nécessaire pour présenter une déclaration complète dans les deux langues. M. Foster a dit à quelques reprises qu'il n'avait pas eu l'occasion d'examiner en profondeur certaines questions qui les préoccupent, et que le représentant de COPA avait déclaré également qu'ils n'avaient pas eu l'occasion de consulter vraiment leur propre organisation.

L'Association canadienne du personnel de bord aérien, j'ai parlé avec le représentant aujourd'hui, m'a informé que leur

[Text]

the bill had been sent to a president of the organization that had retired three years ago, and that they had just obtained the copies—the pertinent individuals in it—yesterday. Also, CATCA was unable to attend because of the time limitations. They had been major participants in the Dubin Commission and have not had time to put together the required brief.

• 1630

But virtually everyone who has come to comment—major organizations in the field of aviation—has given an indication that, had there been an opportunity to take a look, there certainly were questions on which they could have been involved in more consultation.

The interesting thing . . . I sit before this committee today, because of the short notice, unable to make amendments because I cannot meet the requirements of the 24-hours notice to change participants in a committee. I cannot make recommendations, or even vote, on this legislation.

Basically, the dilemma we are in is that this legislation went through second reading this morning. That means the law has been passed in principle. Ultimately, we would return on September 15 and would have been able to go through a fairly good consultation process on the specific content of the bill and to make suggestions for recommendations in the fall. Probably, if we could reach agreement with the government, we could move very expeditiously in putting it through by the end of the month. So, we are looking at maybe September 30, with a good period of consultation, a chance to go over some of the points. Everybody agrees with this bill in principle, but there are certain nagging areas that people would like to have a look at.

Would that process have been more beneficial than the present one that sees the bill jammed through in two days at the present time? Or would it have provided more serious problems to your organizations?

I would like to add one more comment, before you make a comment as to whether or not your recommendation would be to take that summer to consult with your membership, examine the niggling points that are still in there, and then have the bill passed by September 30, or go ahead today.

In my four years of experience here as a Member of Parliament—and I grant you that is brief—I have never seen a bill amended after it has been passed. The legislative schedule is so tight that it may not even be amended in my lifetime, should I be re-elected. The only pieces of legislation that I can think of—the Chair could correct me—are the screw-ups in the budget over the last few years, where they have attempted to amend those. But those are literally the only amendments.

I wonder if the three groups could respond to that question: Would it hurt to delay until September 30 to give people a chance for consultation? We are not starting again; we have passed it in principle.

Mr. Beach: Mr. Chairman, I would be glad to respond to it. As far as our organization is concerned, we would be

[Translation]

correspondance au sujet du projet de loi a été transmise au président de l'organisation qui a pris sa retraite il y a trois ans, et qu'elle n'avait reçu qu'hier des exemplaires, au sujet des particuliers concernés. L'ACTA n'a pas pu participer, faute de temps. Ils avaient joué un rôle important au sein de la Commission Dubin, mais, cette fois-ci, ils n'ont pas pu préparer d'exposé.

Quoi qu'il en soit, les principales organisations oeuvrant dans le domaine de l'aviation estiment qu'elles auraient pu contribuer valablement au processus de consultation si l'occasion s'en était présentée.

Étant donné le préavis obligatoire de 24 heures pour modifier la liste des membres du Comité, je ne peux pas proposer de modifications au projet de loi, ni même participer au scrutin.

Or, le projet de loi ayant été adopté en deuxième lecture ce matin, cela revient à dire qu'il est en principe adopté. Nous aurions pu, avec l'accord du gouvernement, après la reprise de la session, le 15 septembre, poursuivre les consultations, proposer une série de recommandations de façon à terminer les travaux à la fin du mois de septembre. En principe, nous sommes tous d'accord sur le contenu du bill, mais nous voudrions néanmoins y apporter certaines modifications.

Ne pensez-vous pas que c'eût été mieux que d'essayer de tout régler en deux jours, ou bien, au contraire, cela vous aurait-il causé d'autres difficultés?

Je voudrais encore ajouter un mot avant de vous demander si vous préféreriez pouvoir examiner les points litigieux pendant l'été pour adopter le projet de loi le 30 septembre ou bien aller de l'avant comme prévu.

Depuis les quatre ans que je siége à la Chambre des communes, il n'y a jamais eu, à ma connaissance, de projet de loi qui ait été modifié après son adoption. Même si je suis réélu, il y a peu de chances qu'il soit modifié durant mon mandat. Il n'y a eu que quelques lois de finance qui aient été modifiées après avoir causé trop de difficultés.

Je voudrais donc que les trois groupes représentés ici nous disent si, à leur avis, il serait utile de reporter au 30 septembre la décision définitive afin que l'on puisse poursuivre les consultations, compte tenu du fait qu'en principe le bill est adopté.

M. Beach: Notre organisation ne demande pas mieux que de reporter la décision jusqu'au mois de septembre, car il est tout

[Texte]

enthusiastic about leaving it until the fall, or the earliest date that it could be done in September. It is obvious—and I do not say this critically—I just mean that it is obvious from the time frame that someone has been put into that there is virtually no opportunity for any meaningful discussion on it or any . . .

We think that the prime purpose, from our organization's point of view, the prime advantage of having this legislation through was to have an appeal procedure. It is completely unrealistic to think that that can now be put into this legislation and be passed within the time frame that you are talking about. To me, it would be a poor piece of legislation if that were not dealt with.

It would also be a poor piece of legislation if we did not do something about making this safety board a meaningful activity which would make aviation safer in Canada.

But there is no way that those amendments can be made to this bill within this length of time. We are not running amok. Even DOT have had some . . . There have certainly been some deficiencies in the way they have operated down through the years, as certainly came out in the Dubin Report.

But that Dubin Report was a concentration of a whole lot of evils that took place over many years and were concentrated in a relatively few weeks. They made it look as though everything were just falling apart.

Well, it is not that bad. We have a lot of responsible people in DOT.

• 1635

We have some shortcomings and the legislation has some shortcomings, but things are not going to fall apart between now and September. I think it is a great deal more important to get some legislation in September that will do what the aviation participants, in particular feel is important. I think they are the most knowledgeable advisers you can get. I think your best advice is going to come from people who are knowledgeable in the industry and knowledgeable about the operation of the industry. We are not really going to have an opportunity to do that, if it is rushed through tomorrow.

Mr. Skelly: Right on.

The Chairman: Is that it, Mr. Skelly?

Mr. Skelly: That was only one. I would like to hear the three groups, because we did have some informal input from the other organizations who indicated they had never had an opportunity to deal.

Mr. J. Foster: On behalf of the Aircraft Operations Group, we would be much, much happier to have this bill fully debated, fully examined. Our fear is that so much preparation has gone into this . . . we have had the enquiry into aviation safety, many aspects of which infringe on this bill . . . I am afraid we will wind up with a flawed bill, and as you suggest, probably in our lifetime we will never see this thing amended to where it really should have been in the first place. I would rather pace this right now so that we could have a full debate,

[Traduction]

à fait évident que des discussions utiles seront impossibles dans le temps qui nous est imparti.

L'objet essentiel de ce projet de loi, à notre avis, est de prévoir une procédure d'appel. Or, vu le temps qui nous reste, cela devient pratiquement impossible, ce qui videra en grande partie cette loi de sa substance.

Il est essentiel, par ailleurs, que cette commission de sécurité puisse effectivement veiller à la sécurité aérienne au Canada.

Or, il est impossible dans la pratique d'apporter toutes ces modifications au projet de loi, alors qu'il y a, sans aucun doute, eu des carences comme le fait valoir le rapport Dubin.

Je tiens à signaler toutefois que ce rapport a réuni les lacunes et les carences relevées au cours de nombreuses années et en les présentant en bloc a pu donner l'impression que l'on courait tout droit à la catastrophe.

Or, la situation est loin d'être aussi dramatique et les personnes travaillant au ministère des Transports sont hautement qualifiées et responsables.

Malgré toutes ces lacunes, tout ne va pas s'effondrer d'ici au mois de septembre. Je trouve qu'en remettant la décision définitive au mois de septembre, nous pourrions inclure certaines modifications jugées indispensables par les principaux intéressés du domaine de l'aviation qui sont bien placés pour vous donner d'excellents conseils. C'est aux spécialistes de l'aviation en effet qu'il faut s'adresser pour obtenir des avis vraiment fondés. Or, ces personnes ne pourront pas être consultées si toute l'affaire va être bâclée dès demain.

M. Skelly: En effet.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Skelly?

M. Skelly: Je voudrais savoir ce que les autres groupes en pensent puisque, jusqu'à présent, ils n'ont pas eu l'occasion de faire valoir leur point de vue.

M. J. Foster: Le groupe de la navigation aérienne voudrait, bien entendu, que ce projet de loi puisse faire l'objet d'une discussion approfondie. On a déjà tellement parlé de cette question, y compris l'enquête sur la sécurité aérienne; or, en adoptant le projet de loi à la sauvette, je crains que nous ne nous retrouvions avec une loi imparfaite qu'il ne serait plus question de modifier avant fort longtemps. Il faudrait donc, à mon avis, attendre encore un peu pour discuter de toute cette question à fond de façon à obtenir une loi vraiment à la hauteur de la situation.

[Text]

full discussion, full consultation and come out with the best piece of legislation we can. That is my feeling on it, sir.

Mr. Keenan: Mr. Chairman, if I may further respond to the question.

The Chairman: Okay.

Mr. Keenan: The concept of the establishment of an independent accident investigation board was first accepted formally by the government in the speech from the Throne on 30 September, 1974, which is pretty well eight years ago. Since then there have been innumerable bills. I recall prior to then, some private member's bill. Mr. Forrestall was one of its sponsors and we worked with him, and from 1974 onwards we worked on many, many drafts with the government. A lot of Cs. I remember C-4, C-40, particularly C-40, all of which, in your language, died on the order paper. We are concerned, in spite of some of the deficiencies we have pointed out on the bill, and we felt duty bound to aviation safety and to our membership to point out those deficiencies. But in spite of that, we feel if it is not passed now we might not get back in September. We might not get back for another eight years, eventually. We need such an independent body now and the concept of an independent body is what is foremost in importance to our members. Some of the issues we have raised with you are issues that could be dealt with by regulation. We realize the amendment of the substantive clause of the bill is probably pie in the sky. Some of the issues could be dealt with in the regulations. Other issues, for example, the question of recommendations, as opposed to general recommendations, of making any type of recommendations, can be dealt with relatively quickly, this week. We would not want the passage of this bill to be further delayed. Thirteen years that CALPA has been active on this have been enough. Virtually all the points we have made now before you, and which we made in our telex to the minister have been made before. We made them in front of the Dubin commission. We made them to the government. We made them to this committee with respect to Bill C-40. We are not particularly confident that any further consultation with our members... and we know what they want, they want an independent board... will enable us to make any better or any different recommendations. We are not very confident that reiterating things we have mentioned... we have brief cases full of briefs we have presented... is necessarily going to result in an improved bill and it might, unfortunately, only result in a further delay. We would like to see the bill enacted as soon as possible.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, the interesting aspect which puts CALPA in a different position from the other representatives in the industry. Essentially what happens here, is that we have given this second reading approval. My colleagues over here are saying that it would die on the order paper. But, of course there are two provisions that allow us not to do that.

• 1640

One is if we do head into a different session come the end of September, beginning of October, there are mechanisms by which this bill can be carried over and continued. If we cover the summer, it certainly gives you a chance to look at the

[Translation]

M. Keenan: Puis-je répondre à la question?

Le président: Allez-y.

M. Keenan: C'est lors du Discours du trône du 30 septembre 1974, c'est-à-dire il y a près de huit ans, que le gouvernement a convenu de mettre sur pied une commission d'enquête sur les accidents aériens. Depuis lors, toute une série de bills ont été proposés dont plusieurs bills privés. M. Forrestall, entre autres, en avait proposé un. Nous en avons étudié toute une série depuis 1974. Il y a notamment eu le Bill C-4 et le C-40 qui est resté en plan. Or, malgré les lacunes que nous avons signalées dans l'actuel projet de loi, nous estimons néanmoins que s'il n'est pas adopté maintenant, nous risquons non seulement de ne pas le retrouver en septembre, mais de ne pas avoir l'occasion pendant de nombreuses années encore d'adopter un projet de loi analogue. Or, l'essentiel, c'est que l'on crée une commission d'enquête indépendante. D'autres questions qui ont été soulevées pourraient éventuellement être réglées par voie de règlement. Nous savons fort bien qu'il est inutile d'espérer de modifier les articles de fond du projet de loi. Il faudrait donc procéder par voie de règlement. La question des recommandations pourrait être réglée dès cette semaine. C'est pourquoi nous estimons que l'adoption du projet de loi ne devrait pas être à nouveau reportée. Cela fait 13 ans que l'Association canadienne des pilotes de ligne s'occupe de cette affaire et c'est assez. Nous avons fait valoir notre point de vue tant au ministre, devant la Commission Dubin, devant le gouvernement ainsi que devant le Comité lors de l'étude du Bill C-40. Je ne vois pas en quoi de nouvelles consultations avec nos membres pourraient aboutir à des recommandations différentes, l'essentiel étant la création d'une commission indépendante. Il est inutile, à mon sens, de revenir sur tout ce qui a déjà été dit et de ressasser les dossiers. Nous voudrions donc, pour notre part, que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible.

M. Skelly: La position de l'ACPL diffère donc de celle des autres intéressés. Il ne faut pas oublier toutefois que le bill a déjà été adopté en deuxième lecture et que, pour l'empêcher d'expirer au Feuilleton, deux mesures pourraient être invoquées.

Même si nous avons une nouvelle législature fin septembre début octobre, il y aurait moyen de prolonger l'étude de ce projet de loi. En en poursuivant l'étude pendant l'été, cela me permettrait de résoudre certaines questions restées en suspens;

[Texte]

nagging positions, and by agreement, and since we all do agree with the major concept, there is absolutely no reason that this bill would ever fail, except on the part of bad faith by the government.

There is more concern right now with a House leader score card than with tuning up some of the provisions of this bill. If I understand the speakers correctly, we are talking right now of five major organizations; four say give us a little additional time, a little bit of good faith from each group here, and we will see about the fine tuning of it. Apart from that, should the government decide, no we do not want to deal in good faith with the aviation community, they could of course dump this bill even after second reading and committee stage, and let it go down the drain. But I doubt if they will.

My certain preference in this would be that we did take a little extra time with it. I am tempted to get into the medical row and carry on with some of the obvious problems about medical examination, but I really do not feel I want to do it, except for two things. In the contract with CALPA, does the company reserve the right to have a pilot undergo a separate medical from a company physician or do the members have the right to choose any DOT medical examiner they want to have their licence validated?

Mr. Keenan: There are many contracts between CALPA and airlines, but taking the largest one with Air Canada for example, and Captain Cook will correct me as an Air Canada pilot if I am wrong, but my understanding of the provisions of that contract is that the examinations undergone, for the purpose of being an Air Canada pilot, will be no stricter than those required by the Ministry of Transport. However, by arrangement with the Ministry of Transport, Air Canada pilots who are also Ministry of Transport medical examiners, give the periodic medicals to Air Canada pilots.

Mr. Skelly: So there is some preselection of the physicians who conduct those medicals. You could not simply pick one out of the phonebook and have your licence validated by a particular person; that would be an MOT designated physician.

Mr. Cook: As far as the Air Canada pilot is concerned, we can renew our licence from a designated MOT medical examiner. However, by arrangement we do also have the examination by the company doctor, who is also an MOT licensed examiner.

Mr. Skelly: Is that a requirement?

Mr. Cook: It is an agreement with the company.

Mr. Skelly: But supposing that you chose to have yours done by somebody that you had been involved with over the years, a separate physician, and then once the signature is on . . .

Mr. Cook: I could get my licence renewed, yes, by somebody outside the company.

Mr. Skelly: This is a fairly grim question to ask. Would you suggest that there be some uniform competence or diligence in those examinations on the parts of physicians who do them? To your knowledge is there any quality control imposed on

[Traduction]

comme nous sommes en principe d'accord sur le fond, il faudrait que le gouvernement fasse preuve de mauvaise foi pour que le projet de loi soit saboté.

Il me semble qu'il s'agit actuellement de défendre l'honneur du leader à la Chambre plutôt que de perfectionner les dispositions de la loi. Sur les cinq principales organisations intéressées, quatre ont demandé à surseoir à la décision afin de perfectionner certains aspects de la loi. D'ailleurs, si le gouvernement voulait réellement faire preuve de mauvaise foi, il pourrait saboter le projet de loi même après son adoption en deuxième lecture, mais je doute fort qu'il en soit ainsi.

J'estime donc pour ma part qu'il serait à tous points de vue préférable de poursuivre la discussion pendant l'été. Sans vouloir m'attarder à nouveau sur la question des examens médicaux, je voudrais simplement savoir si, aux termes de la convention conclue avec l'ACPL, les compagnies d'aviation ont le droit d'obliger les pilotes à se faire examiner par un médecin de la compagnie ou bien si les pilotes ont le droit de se faire examiner par un médecin du ministère des Transports pour renouveler leur permis.

M. Keenan: L'ACPL a conclu toute une série de conventions avec les compagnies aériennes; en ce qui concerne la plus importante d'entre elles, c'est-à-dire Air Canada, je crois sauf erreur que les examens médicaux que doivent subir les pilotes d'Air Canada ne sont pas plus stricts que ceux exigés par le ministère des Transports. Aux termes d'un accord conclu avec le ministère des Transports, ce sont des médecins du ministère qui font subir les examens médicaux périodiques aux pilotes d'Air Canada.

M. Skelly: Donc, un pilote n'est pas entièrement libre de s'adresser au médecin de son choix pour obtenir un renouvellement de son permis; il doit s'adresser à un médecin approuvé par le ministère des Transports.

M. Cook: Les pilotes d'Air Canada doivent s'adresser à des médecins approuvés par le ministère des Transports. Nous pouvons également nous faire examiner par un médecin d'Air Canada qui est d'ailleurs approuvé par le ministère des Transports.

M. Skelly: Est-ce obligatoire?

M. Cook: Cela a été convenu avec Air Canada.

M. Skelly: Qu'est-ce qui arriverait si vous décidiez de vous faire examiner par un autre médecin que vous connaissez depuis longtemps?

M. Cook: Il ne faut pas nécessairement s'adresser à un médecin d'Air Canada pour obtenir le renouvellement du permis.

M. Skelly: Pensez-vous qu'il serait utile d'exiger des qualifications spéciales de ces médecins? Offre-t-on actuellement des cours spéciaux à l'intention de ces médecins afin que

[Text]

them, any seminars provided for those physicians, that attempts to get at their concerns and the possibility of making sure a damn good physical is done?

Mr. Cook: I cannot speak for all licensed medical examiners. I can perhaps speak for those examiners that we are concerned with, with the CALPA companies, the seven airlines that we represent, and certainly there is recurrent training. The competency of these people is very, very good, and they are going on seminars regularly; I am confident that they are competent.

Mr. Skelly: Just one more on that and then I will back away. When you are undertaking after, say, age 40, which I imagine some of the group is getting a little long in the tooth, and you are down to the six months and the periodic cardiogram, do they do stress tests along with just the normal static cardiogram?

Mr. Cook: That was something the company tried to introduce at one time; it was objected to and is no longer a requirement. We can if we want to, but it is no longer a Transport Canada requirement.

The Chairman: Captain Cook, did I understand you to say that you could go to any doctor you wished? MOT licensed . . .

Mr. Cook: An MOT licensed doctor, yes sir.

• 1645

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, could I just interject very briefly? I would ask Mr. Beach to comment on that, but it has been my observation over the years, having gone to maybe as many six or eight different MOT licence doctors for the renewal of my own ticket, that they vary from extremely thorough to a very superficial medical exam.

Russ, is that not true?

Mr. Beach: They vary, and I would not want to say . . . I have not been subject to one of those superficial ones; I always seem to get the other kind.

I want to say that there is quite a definite program for the upgrading and monitoring and the discipline of designated DOT doctors. They do meet regularly. I do not know just how often, but I have attended and participated in some of their seminars. There was one just three or four years ago that I was at in Toronto where all of the DOT medical inspectors had been brought in from all over this part of the country for a two or three day head-soaking program. So there is a definite effort to try to maintain some uniformity. They do have to be DOT-designated doctors, and there are certain things that they are supposed to . . . It is pretty hard for them to fill in one of those forms without doing a fairly comprehensive medical examination.

The Chairman: Mr. Keenan.

[Translation]

l'on puisse être sûr qu'ils font effectivement un examen médical en tous points valable.

M. Cook: Tout ce que je puis vous dire, c'est que les médecins travaillant pour les sept compagnies d'aviation dont nous représentons les pilotes suivent des cours de recyclage périodiques et sont hautement qualifiés.

M. Skelly: Une dernière question. Pour les pilotes âgés de plus de 40 ans, outre les cardiogrammes statiques semestriels, fait-on également des tests de stress?

M. Cook: Les compagnies d'aviation ont essayé d'introduire ce test, mais on s'y est opposé et ils ne sont plus obligatoires. Nous sommes libres de nous y soumettre mais le ministère des Transports ne l'exige pas.

Le président: Les pilotes sont-ils libres de s'adresser aux médecins de leur choix, même s'ils ne sont pas approuvés par le ministère des Transports?

M. Cook: Il faut que les médecins soient approuvés par le ministère des Transports.

Le président: Bien. Merci.

M. Ellis: Monsieur le président, pourrais-je très rapidement poser une question à M. Beach? J'ai fait la constatation au cours des années, ayant eu moi-même affaire à six ou huit médecins agréés du ministère des Transports, pour mon examen médical, que leur examen peut aller du plus détaillé au plus superficiel, selon les circonstances.

Russ, n'est-ce pas vrai?

M. Beach: De fait, leur examen peut varier . . . Je n'ai pas eu moi-même affaire à ce type d'examen extrêmement superficiels dont vous parlez; il semble que l'on m'examine toujours de façon extrêmement approfondie.

J'aimerais ajouter qu'il y a un programme précis d'amélioration et de contrôle des connaissances des médecins désignés du ministère des Transports. Ils ont des réunions régulièrement. Je ne peux pas dire à quel rythme, mais j'ai déjà participé à certains de leurs séminaires. Il y en a eu un il y a trois ou quatre ans, auquel j'ai assisté à Toronto, et où se trouvaient tous les inspecteurs médicaux du ministère, venus de toutes les régions du pays, pour un programme intensif de deux ou trois jours. On fait donc tout ce qu'il faut pour chercher à maintenir un minimum d'uniformité. Il faut donc bien que ces médecins soient agréés par le ministère des Transports, et ils ont un certain nombre de tâches précises . . . Il est difficile d'ailleurs qu'ils remplissent ce formulaire sans s'être livré, au préalable, à un examen médical détaillé.

Le président: Monsieur Keenan.

[Texte]

Mr. Keenan: Thank you, Mr. Chairman.

Just to clarify the point of your question, sir, for a pilot at Air Canada to maintain his MOT licence, he can go to any MOT medical examiner, but it is a requirement of Air Canada, agreed to in the collective agreement, that he will go to an Air Canada physician. So if he has already gone to another MOT medical examiner, I would presume that he would have to take an examination for the purpose of continued employment, but Air Canada could insist that he take an examination with its own doctor; and they do.

The Chairman: Fine. Thank you very much.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Before you start, I wonder if we could get an indication from the committee whether or not we are going to be sitting this evening.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to defer to Mr. Forrestall, who is going to say, I think, exactly the situation that I find myself arriving at. I am the one who negotiated with our House Leader and had him negotiate with the government House Leader to move this into committee when we did, to try to get it out of committee tomorrow. But I frankly have changed my mind, and I think Mr. Forrestall is going to express the feeling for this side of this party.

Mr. Forrestall: I will just add to what Jack has said. I already have six amendments, and it is quite obvious to me that I have not even started really writing yet. I see two or three major complications arising. I would wish to hear from the parliamentary secretary—that is one of the reasons we had hoped the minister might be with us—at least on this point with respect to the serious reservations that witnesses have expressed this afternoon, and to indicate to you that if our worst fears are supported, we on this side would be prepared to give an undertaking to bring this matter back before either a continuation of this session in September at the same stage, which would happen in any event, or in the event of a new session starting before the committee completed its work, to bring it back at exactly the same stage it is at when we complete work this afternoon.

If the latter is the case, Mr. Chairman, then I would suggest that there will be little to be gained by prolonging or adjourning for dinner and returning for two or three hours this evening. Rather, we should adjourn under those very specific conditions.

• 1650

Mr. Ellis: Mr. Chairman, as I said, I was the one who arranged the timing of this. I started those negotiations, as the minister's assistant will know, some three weeks ago, in good faith that we would get this bill before the committee, and have an opportunity to bring it back very quickly. I have to tell you that my mind has been changed by some of the things we

[Traduction]

M. Keenan: Merci, monsieur le président.

J'aimerais quelques éclaircissements, à propos de cette question, monsieur; un pilote d'Air Canada qui veut conserver son permis du ministère des Transports peut se présenter à n'importe lequel des médecins agréés, mais il est tenu à Air Canada, cela fait partie de la convention collective, d'être examiné par un médecin agréé par la compagnie. Si donc il a déjà été examiné par quelqu'un du ministère des Transports, Air Canada peut tout de même exiger qu'il soit réexaminé par l'un de ses propres médecins; et c'est bien en fait ce qui se passe.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant que vous ne commenciez, j'aimerais savoir si le Comité a l'intention de siéger ce soir.

M. Ellis: Monsieur le président, je vais m'en remettre à M. Forrestall, qui va nous exposer ici la situation dans laquelle je me trouve également moi-même. Je suis l'un de ceux qui ont négocié avec notre chef de groupe parlementaire à la Chambre, lequel a lui-même discuté avec le chef du groupe parlementaire du parti au pouvoir, pour que l'on examine ces questions en Comité afin d'en finir demain. Mais, franchement, j'ai changé d'avis, et je pense que M. Forrestall va pouvoir vous exposer le point de vue de notre parti.

M. Forrestall: Je vais donc compléter ce que Jack a dit. J'ai déjà ici six amendements, et de toute évidence je n'ai pas véritablement commencé à les rédiger. Je vois deux ou trois complications se profiler à l'horizon. J'aimerais que le secrétaire parlementaire—voilà une des raisons pour lesquelles nous espérons que le ministre puisse être ici—nous dise au moins quelle est sa position en ce qui concerne certaines des réserves très graves exprimées par les témoins cet après-midi, et je peux vous dire alors que si nos pires craintes devaient se confirmer, nous serions prêts de ce côté-ci à nous engager à reposer toute cette question devant le Comité à la reprise de septembre, ce qui de toute façon devrait avoir lieu, ou dans le cas où une nouvelle session devrait être entamée, avant que le Comité n'ait terminé ses travaux, ce qui nous amènerait donc à rouvrir le débat exactement là où nous aurions laissé les choses cet après-midi.

Dans ce cas, monsieur le président, je pense que nous n'avons pas grand-chose à attendre d'une prolongation de cette séance ou d'une reprise de deux ou trois heures ce soir, après dîner. Je pense plutôt que, dans ces conditions très particulières, nous devrions tout simplement ajourner.

M. Ellis: Monsieur le président, comme je le disais, je suis l'un de ceux qui avaient organisé ce calendrier de travail. J'ai entamé les pourparlers, comme l'adjoint du ministre le sait très certainement, il y a environ trois semaines, en ayant bon espoir que nous pourrions terminer notre travail de comité, pour que le projet de loi nous soit ensuite renvoyé très rapidement. Je

[Text]

have heard. I would want to have some of the experts from the minister's office before us as well, to deal with some of the points that have been brought up by the gentlemen who have been good enough to come this afternoon. I see no reason at all why we could not guarantee maintaining the status of this in committee even over a new session, so that nothing would be lost.

But given all this, I cannot see now how we can possibly deal with the entire bill in the very few hours we have left. I am sorry because, as I said, I started those negotiations three weeks ago in good faith, hoping that we would be able to have it here in time. Mr. Deniger was also part of that negotiations. We had agreed, and I think, actually, the member from Comox—Powell River discussed it and was in agreement at that time, as you were Mr. Chairman, that we might send this to a special subcommittee of this committee with the thought that the Crow legislation would be too important for us to deal with both at the same time, and we were prepared to have a small subcommittee deal with this in depth.

However, obviously, on the day before we shut down for a two-month recess, that cannot be done. The bill is much too important to deal with on an ad hoc basis. And I am of the opinion now that, in your good hands, Mr. Chairman, we will have to deal with these gentlemen, thank them for coming; and perhaps some of their colleagues and some of the other associations either over the summer or early in September deal with them. Then we could have two or three sessions in the fall, during which time we will talk to the DOT representatives, the minister's office, and others and then we will go through it clause-by-clause, take those amendments that other members will have and finish it up in the fall.

Mr. Skelly: On a point of order, Mr. Chairman. If we are going to bounce the proposition off the parliamentary secretary I wish just to indicate that our caucus will be prepared to co-operate in any way in getting this legislation through totally. We totally approve of the concept. We are just a little apprehensive about the speed. And if the government was willing even to take a look at exploring bringing this back in the fall and moving it as expeditiously as possible, we are in total agreement with that. Certainly, we have a strong desire to see this legislation through but are a little concerned that we might be pushing too fast.

Mr. Flis: Mr. Chairman, this comes as a great disappointment to us on this side, because we did have an all-party agreement to hear the witnesses here from Transport Canada, and get it back to the House. The hypothetical questions that were tossed at our witnesses, such as, Can you wait until the end of September? et cetera, sort of biased our witnesses' testimony, because we really do not know what our timetable will be like in September. I really cannot give you that

[Translation]

dois vous dire que j'ai changé d'avis, en raison de certains témoignages que nous avons pu entendre. J'aimerais que certains experts du bureau du ministre puissent être là également, pour discuter de certains points qui ont été soulevés par certains témoins qui ont eu l'amabilité de comparaître cet après-midi. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas conserver l'ordre de renvoi du Comité, même si une nouvelle session devait débiter, de telle sorte que rien ne serait perdu du travail qui a été fait.

Tout cela étant dit, je ne vois pas comment nous pourrions terminer notre examen du projet de loi dans l'espace des quelques heures qui nous restent. Je suis désolé, et comme je le disais, j'avais moi-même entamé cette négociation il y a trois semaines, en espérant—en toute bonne foi—que nous serions prêts à temps. M. Deniger faisait également partie de l'équipe de négociation. Nous nous étions entendus, et je pense même que le député de Comox—Powell River en avait aussi discuté, et qu'il était d'accord comme vous-même, monsieur le président, pour envisager de confier ce projet de loi à un Sous-comité spécial de ce Comité, étant donné que la Loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne nous laisserait sans doute pas le loisir de traiter les deux choses à la fois, si bien que nous avions pensé à cette solution du petit Sous-comité.

Cependant, il n'est évidemment plus possible de le faire alors que la Chambre va ajourner pour deux mois dans quelques jours. Le bill est trop important pour que l'on expédie les choses de cette façon. Je pense que nous allons nous en remettre à vos bons offices, monsieur le président, pour discuter avec ces messieurs, et les remercier d'être venus; et nous pourrions peut-être même rediscuter avec certains de leurs collègues ou certaines de ces associations, soit pendant l'été soit au début du mois de septembre. Nous pourrions ensuite avoir deux ou trois séances à l'automne, où nous discuterions avec des représentants du ministère des Transports, du bureau du ministre et autre, avant de procéder ensuite à l'étude article par article, en discutant les amendements qui auront à ce moment-là été rédigés par les députés concernés; l'affaire pourrait être bouclée à l'automne.

M. Skelly: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si nous essayons de voir ce qu'en pense le secrétaire parlementaire, j'aimerais déjà indiquer que notre caucus est disposé à collaborer pour que cette loi soit adoptée en bonne et due forme. Nous en approuvons entièrement les objectifs. Toute la question pour nous est simplement une question de délai. Nous serions tout à fait d'accord pour que le gouvernement envisage de poursuivre les choses à l'automne et de faire adopter ce texte aussi rapidement que possible. Nous sommes extrêmement désireux que cette loi soit adoptée, mais nous ne voudrions pas que les choses soient faites de façon trop expéditive.

M. Flis: Monsieur le président, tout cela ne peut que nous décevoir profondément, de ce côté-ci, étant donné que les partis s'étaient mis d'accord pour entendre les témoins de Transports Canada et de renvoyer ensuite le projet de loi à la Chambre. En demandant aux témoins s'ils seraient prêts à attendre jusqu'au mois de septembre, etc., on a faussé leur témoignage et nous ne savons véritablement pas quel sera notre calendrier de travail à la rentrée. Je ne peux absolument pas

[Texte]

guarantee. It will probably be heavier than it is now. Even with all the good intentions of all three parties, we may be looking well into 1984 before we get this back for discussion. So I hope that . . .

Mr. Ellis: On a point of order. Seven months ago this bill was ready, and we gave the minister—99

Mr. Flis: Just a minute. Let me finish. This bill was ready. This bill could have been brought much earlier.

Mr. Ellis: Right.

Mr. Flis: But let us face it: there has been a lot of bell-ringing in the House. There have been a lot of petitions in the House that could have been shortened. There were a lot of points of order in the House which wasted a lot of the time of the House where this could have been brought weeks ago. Weeks ago. So let us be fair, ladies and gentlemen. And in fairness, Mr. Chairman, why do we not hear the Transport Canada officials? Maybe they have answers for the concerns raised by our witnesses here. They are legitimate concerns. The Transport Canada witnesses might be able to say, Yes, maybe we can accept this amendment; maybe we can bring change in here. Or, if they cannot, why not? And then come to a decision as to what we should do with this bill. I think in all fairness, Mr. Chairman, we should hear the witnesses from Transport Canada.

• 1655

Mr. Forrestall: I had started this, I suppose, in that sense, Mr. Chairman, or you opened it up yourself. I had no intention of precluding. We still have another hour. One of the implications of my comments—after we have heard from Mr. Flis and the Transport people and the author of the bill, if that person or individual is present—is that, at that point in time, I would be prepared to make some decision as to whether or not I wanted to go further.

My overall concern is that there is no independence in this board. Had you listened to me 13 years ago, you would not be in this trouble now. We would have had a committee *a priori*, and it would have made the decisions, and that would have been that. We would have been done.

The Chairman: I have only one comment on that, Mr. Forrestall. I could not have listened to you 13 years ago. I was not here.

Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: If I may, I would like to remind him that in July 1980, on this same committee, we worked to a deadline to bring in the Transportation of Dangerous Goods Act, and it took two and one-half years to get the regulations where they are now. In spite of what has been said here—that to have nothing is better than to go ahead with what we have today—I

[Traduction]

vous donner de garanties là-dessus. Il sera sans doute plus chargé que maintenant. Malgré toutes les bonnes intentions du monde, de la part des trois partis, il se pourrait fort bien que nous ayons à attendre l'année 1984 avant de réouvrir ce dossier. J'espère donc . . .

M. Ellis: J'invoque le Règlement. Il y a sept mois le projet de loi était déjà prêt, et nous avons donné au ministre . . .

M. Flis: Un instant, s'il vous plaît. Laissez-moi terminer. Ce projet de loi était déjà prêt, c'est vrai. Il aurait pu nous être soumis plus tôt.

M. Ellis: En effet.

M. Flis: Mais disons les choses carrément: on s'est beaucoup servi de la sonnerie à la Chambre. Il y a eu des tas de pétitions qui auraient pu être abrégées. On a perdu beaucoup de temps à cause de multiples rappels au Règlement à la Chambre, alors que sans cela, nous aurions pu déjà commencer il y a bien des semaines. De nombreuses semaines ont été perdues. Soyons donc justes, mesdames et messieurs. En toute équité, monsieur le président, pourquoi ne pas faire comparaître les hauts fonctionnaires de Transports Canada? Ils ont peut-être des réponses aux questions soulevées ici par nos témoins. Leurs préoccupations sont certes légitimes. Par ailleurs, les représentants de Transports Canada pourraient fort bien réagir en disant qu'effectivement, l'amendement pourrait être étudié, que certaines modifications pourraient être apportées au texte. Ils pourraient aussi répondre que c'est impossible, mais de toute façon, pourquoi ne pas les entendre? Ensuite, nous pourrions prendre notre décision à l'égard du projet de loi. En toute justice, monsieur le président, nous devrions entendre les représentants de Transports Canada.

M. Forrestall: C'est dans cet esprit que j'avais soulevé cette question, monsieur le président, mais peut-être êtes-vous allé plus loin vous-même. Je n'avais encore aucune intention trop précise. Nous avons encore une heure, si nous le voulons. Je voulais simplement dire qu'après avoir entendu M. Flis, les représentants du ministère des Transports et le responsable du projet de loi s'il est là, je pourrais à ce moment-là prendre une décision pour savoir si nous devrions continuer ou non.

Ce qui me gêne surtout, c'est que cette commission n'a aucune indépendance. Si vous m'aviez écouté il y a 13 ans, nous n'aurions plus toutes ces difficultés. Nous aurions eu un comité qui aurait pris les décisions, et l'affaire aurait été réglée.

Le président: Je n'ai qu'une chose à répondre à cela, monsieur Forrestall. Je n'étais pas ici il y a 13 ans, et je n'aurais donc pas pu vous écouter.

Oui, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: J'aimerais rappeler à mon collègue qu'au mois de juillet 1980, à ce même Comité, nous avons discuté et travaillé jusqu'au dernier moment pour faire adopter la Loi sur le transport des matières dangereuses, or il a fallu attendre deux ans et demi pour que les règlements soient en place. En dépit de tout ce qui a pu être dit ici—et entre autres qu'il est

[Text]

say there is on-going work which is going to flow from this in setting up the board and in establishing its parameters and so on. I think we may be remiss in letting this go until September in the hope that maybe we could look at it before December 31, or before next Christmas, and find instead it was on the program for this committee some time in 1984.

Mr. Ellis: I appreciate, Mr. Chairman, that this fear is prevalent. But, on the other hand, this committee, in toto and unanimously, spent time around the clock, not very long ago, to prepare a report on aviation policy. That report has been sitting somewhere for well over a year now, and nothing has happened to it. I do not think you can fault this committee for wanting to take just a little bit longer on something that is as very serious and as very important as this is.

As I said, I was the one who was key in the negotiations to get it on the table. We finally got it on the table today. If the government House Leader had put it on the table almost any time in the last seven months, we could have dealt with it. As a matter of fact, as I promised him, it was in the House for 90 minutes this morning, and 90 minutes only. We could have brought it into this committee, and the chairman will well know that we could have dealt with it in some great detail.

But, given the fact that we did not and they did not, then I cannot see now that we have the same obligation. I do not feel the obligation, and it was my negotiation that got it here. I do not feel the obligation now, having heard what I have heard this afternoon.

I certainly agree with Mr. Forrestall; we should hear the ministry people before we make a final decision.

The Chairman: That is what I was going to suggest. It seems to me we are getting into a situation of saying, "If you kick my dog, I will hit your cat."

I think maybe we should call on Mr. Wilkins.

Mr. Skelly: May I just take one question based on the discussion we have had?

The Chairman: Yes. That does not mean we are dismissing the others, either. Mr. Forrestall has some questions for the present witnesses. Mr. Skelly, and then I am going to Mr. Forrestall.

Mr. Skelly: Based on these remarks, I do not think there is any intention to violate any good faith that was worked out. Unfortunately, I was not available to provide counsel to my House Leader, and I certainly would not have counselled this. We agreed fully to introducing the second reading and sending it to committee.

The result of failing to provide some things means that I am not even technically a member of this committee. Because of

[Translation]

préférable de ne rien avoir du tout que de proposer ce que nous avons ici sous les yeux—je pense qu'une fois la commission constituée, un travail régulier et continu pourrait se faire, qui tiendrait compte de tous les éléments de la situation. Je crois que nous nous tromperions beaucoup en remettant les choses au mois de septembre dans l'espoir que nous pourrions finir avant le 31 décembre, ou avant Noël; nous risquerions au contraire de nous apercevoir que le Comité aurait encore ce texte à son programme en 1984.

M. Ellis: Je vois, monsieur le président, que de nombreux collègues ont cette crainte. D'un autre côté, ce Comité, à l'unanimité, a consacré son temps, il n'y a pas très longtemps, à la préparation d'un rapport concernant la navigation aérienne. Le rapport est resté en rade quelque part depuis plus d'un an, sans que rien ne se soit passé. Je ne pense donc pas que l'on puisse reprocher quoi que ce soit à ce Comité s'il veut prendre un peu plus de temps pour discuter une question aussi grave et aussi importante que celle-ci.

Comme je l'ai déjà dit, je suis vraiment l'un de ceux qui ont fait avancer les négociations afin que ce projet de loi soit déposé. Finalement, il l'a été aujourd'hui. Si le chef du parti au gouvernement à la Chambre l'avait fait au cours des sept derniers mois, à n'importe quel moment, nous aurions eu le temps d'en discuter. De fait, comme je le lui avais promis, il en a été discuté pendant 90 minutes ce matin à la Chambre, 90 minutes seulement. Nous aurions pu le renvoyer au Comité, et le président sait très bien que nous aurions pu en discuter plus en détail.

Mais, puisqu'il n'en a pas été ainsi, nous ne sommes pas tenus par nos engagements de la même manière. J'ai bien négocié pour que ce projet de loi nous parvienne, mais, après avoir entendu ce que j'ai entendu cet après-midi, je ne me sens plus tenu de la même façon.

Je suis certainement d'accord avec M. Forrestall; je pense que nous devrions entendre les représentants du ministère avant de prendre une décision finale.

Le président: Voilà ce que je voulais moi-même proposer. J'ai l'impression que nous en arrivons maintenant à une situation de marchandage.

Peut-être pourrions-nous inviter M. Wilkins.

M. Skelly: Pourrais-je avoir une question qui porte sur le contenu de notre discussion?

Le président: Oui. Cela ne veut pas dire que nous excluons les autres non plus. M. Forrestall a quelques questions à poser aux témoins. Monsieur Skelly, et ensuite M. Forrestall.

M. Skelly: À partir de ce qui vient d'être dit, je ne pense pas qu'il n'y ait aucune intention ici de tromper la bonne foi qui avait présidé à nos arrangements. Malheureusement, je n'ai pas eu la possibilité d'en parler au chef de mon groupe parlementaire à la Chambre, et je ne lui aurais certainement pas conseillé cela. Nous étions d'accord pour renvoyer le projet de loi en seconde lecture et qu'il revienne ensuite au Comité.

La raison pour laquelle je n'ai pas pu mieux faire, c'est que je ne suis même pas, à proprement parler, membre de ce

[Texte]

my inability to be on it, I am unable to present amendments or anything else.

The second thing is this: If the committee agrees, there is certainly no problem in meeting deadlines. It is just inconceivable that we could not deal effectively. What it does is give the witnesses who appeared before us today an additional opportunity to consult and consider and represent their views. It gives organizations like CATCA and CALPA the opportunity to take a look at what you are proposing and to make their recommendations. Then we could come back on September 30 and bang it through.

Even a sub-committee of the transport committee could deal honestly and in good faith with it. We want this as much as the government does.

• 1700

Is the parliamentary secretary willing to take a look at the problem and maybe do some discussion with the government House Leader and the minister on the subject before we proceed to completion on the thing? Certainly we can hear all the witnesses and do whatever else is required.

Mr. Flis: Yes, absolutely. With that kind of spirit I think we can go far; all doors can open and a lot of things can be done in September, October. But I am cautioning you again that the September schedule might be heavier than it is now, and it could mean well into 1984. I think we have agreement to hear the Transport Canada officials, whether we can do it before 6.00 p.m. or even tonight. At the end of that maybe we could make a better decision where we should go as a committee from there. I welcome this good intent that I am hearing from both parties, Mr. Chairman, and I will discuss that with my minister.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I would gather from your presentation that you have some continuing concern—indeed, it is pretty obvious—about confidentiality. Can you tell us a little bit more about what the practice is in other jurisdictions—in the United States or Europe—with respect to confidentiality of voice recorders or other information that is sought in the determination of the cause of an incident? How do they handle it? How do they separate investigations from legitimate police activity? I assume this is a continuing concern. Could you elaborate a bit on how other jurisdictions in fact handle this? Is there an absolute exclusivity, or do they follow other processes?

The Chairman: Mr. Keenan.

Mr. Keenan: Thank you, Mr. Chairman.

Perhaps the best answer to Mr. Forrestall's question, Mr. Chairman, would be to refer Mr. Forrestall to the quote on page 4 of the attachment to Captain Cook's statement, which is our telex to the minister, which is a quote from ICAO Annex 13, which is international standards and recommended

[Traduction]

Comité. Je ne peux même donc pas présenter d'amendements, ni quoi que ce soit d'autre.

La deuxième chose est celle-ci: si le Comité s'entend là-dessus, je ne vois pas pourquoi l'on ne pourrait pas respecter les délais. Il est absolument inconcevable que nous ne fassions pas cette étude de façon approfondie. Cela nous permettrait donc de rappeler les témoins d'aujourd'hui, et donc de les consulter encore une fois là-dessus. Cela donnerait aussi aux organismes tels que l'ACCTA et l'ACPL la possibilité d'étudier ce que vous proposez et de répondre en faisant leurs propres recommandations. Nous pourrions donc ensuite nous réunir le 30 septembre et balancer tout cela.

Je pense même qu'un sous-comité pourrait s'acquitter honnêtement de cette tâche. Nous sommes aussi intéressés par ce texte que le gouvernement lui-même.

Le secrétaire parlementaire est-il prêt à étudier le problème et peut-être à discuter de la question avec le leader du gouvernement à la Chambre et avec le ministre avant de passer à l'adoption du bill? Nous pouvons certainement entendre tous les témoins et faire tout ce qui serait nécessaire.

M. Flis: Oui, absolument. Si nous travaillons dans cet esprit-là, je crois que nous pourrions beaucoup accomplir; toutes les portes s'ouvriraient et nous pourrions faire beaucoup de choses en septembre ou en octobre. Mais je vous préviens encore une fois qu'en septembre, notre calendrier sera peut-être plus chargé qu'il ne l'est actuellement, et le bill ne sera peut-être pas adopté avant 1984. Nous avons convenu d'entendre les fonctionnaires du ministère des Transports, soit avant 18h00, soit ce soir. Après les avoir entendus, nous serons peut-être mieux placés pour décider ce que le Comité doit faire. Je suis ravi de voir que les deux partis de l'Opposition soient si bien disposés et je discuterai la question avec le ministre.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Il est clairement ressorti de votre mémoire que la question de la confidentialité vous préoccupe beaucoup. Pourriez-vous nous décrire brièvement ce qui se fait dans les autres pays, aux États-Unis ou en Europe, en ce qui concerne le caractère confidentiel des enregistrements de pilotage ou d'autres informations dont on aurait besoin pour déterminer la cause d'un accident? Que fait-on dans ces pays-là? Comment fait-on la distinction entre les enquêtes spéciales et les activités courantes de la force policière. Je suppose que cela est une question dont on ne cesse de se préoccuper. Pourriez-vous nous renseigner sur ce qui se fait dans d'autres pays? Y a-t-il exclusivité ou applique-t-on d'autres méthodes?

Le président: Monsieur Keenan.

M. Keenan: Merci, monsieur le président.

Le mieux, monsieur le président, ce serait de renvoyer M. Forrestall au télex que nous avons envoyé au ministre et qui est cité à la page 4 de l'annexe à la déclaration du Capitaine Cook. Il s'agit d'un extrait de l'annexe 13 du règlement de l'OACI, où l'on énumère les normes internationales et la

[Text]

practices with respect to aircraft accident investigation regarding the disclosure of records. Section 5.12 states:

When the state conducting the investigation of an accident or incident, whenever it occurred, considers that disclosure of any of the records described below might have an adverse effect on the availability of information in that or any future investigation, such records shall not be made available for purposes other than accident or incident investigation.

Thereafter are listed a number of items, including, for example:

Statements from persons responsible for the safe operation of the aircraft; communications between persons having responsibility for the safe operation of the aircraft; medical or private information regarding persons involved in the accident or incident; cockpit voice recordings and transcripts from such recordings; and opinions expressed in the analysis of information including flight recorder information.

Now these ICAO annexes are elaborated at ICAO meetings—ICAO assembly meetings or other meetings of ICAO. They represent essentially a consensus of the aviation states, the states that are members of ICAO, as to what is desirable or recommended as a standard.

Mr. Forrestall: I think my question, Mr. Chairman, was a little bit more specific. While I certainly read that and am quite familiar with it—and the intent of work that I did a long time ago had this effect—what I am more concerned about is whether or not in fact this is statute or has become a matter of law in other jurisdictions, or whether it remains, as I understand it, simply a standard that ICAO would like to see achieved. Does it in fact pertain in any other jurisdiction to your knowledge?

Mr. Keenan: Taking the U.S. jurisdiction, Mr. Chairman, with respect to cockpit voice recorder information, when the U.S. enacted their freedom of information act, it became open; the disclosure of information from the cockpit voice recorder was subsumed under that. My understanding is that the Americans, because of the abuse of the provisions of the Freedom of Information Act with respect to the disclosure of cockpit voice recorders, and we have all heard some of these tapes played on the radio at certain times, are now enacting, if they have not already enacted, restrictive legislation protecting cockpit voice recordings, because of the problems they have had, because they were being abused and not used for accident prevention purposes.

• 1705

With respect to disclosure to police authorities, I do not want to name specific countries, but there is a wide range of legislation. There are certain countries, both in Europe and in other areas of the world, where essentially the only investigation is carried out either by the military or the police and the pilots involved in an aircraft accident are often jailed pending the outcome of the investigation. This is certainly not the

[Translation]

procédure à suivre en ce qui concerne la divulgation des dossiers dans le cadre d'une enquête sur un accident aérien. Je cite l'article 5.12:

Lorsque l'État qui fait enquête sur un accident aérien, quel que soit le moment auquel celui-ci s'est produit, estime que la divulgation des dossiers ci-dessus énumérés limiterait l'accès à l'information dans le cadre de l'enquête en question ou d'une enquête future, ces dossiers ne devraient être divulgués que pour les fins d'une enquête portant sur un accident ou un incident.

Et l'on énumère plusieurs articles, dont:

Des déclarations faites par les personnes responsables d'assurer le fonctionnement sécuritaire de l'aéronef; communications entre les personnes responsables d'assurer le fonctionnement sécuritaire de l'aéronef; renseignements privés ou médicaux concernant les personnes présentes au moment de l'accident ou de l'incident; enregistrements de pilotage et transcriptions de ceux-ci; et opinions exprimées au cours de l'analyse des informations, y compris des informations tirées de l'enregistreur de vol.

Les annexes de l'OACI sont élaborées au cours de réunions de celle-ci, au cours des assemblées et d'autres réunions de l'organisme. Les États-membres de l'OACI se mettent d'accord sur ce qui est souhaitable et sur les normes qui devraient s'appliquer.

M. Forrestall: Ma question, monsieur le président, était un peu plus précise. J'ai lu le document que vous avez cité et je le connais pas mal bien. Il découle, en quelque sorte, du travail que j'ai fait il y a si longtemps. Mais je voudrais savoir si les principes énoncés dans cette annexe ont force de loi dans d'autres pays ou s'il s'agit simplement d'une norme que l'OACI voudrait voir imposer. Savez-vous si ces principes ont force de loi dans d'autres pays?

M. Keenan: Je vais prendre comme exemple les États-Unis. Lorsque les Américains ont adopté la Loi sur la liberté de l'information, les enregistrements de pilotage sont devenus accessibles; la loi prévoyait donc la divulgation des enregistrements de pilotage. Comme il y a eu abus des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information portant sur la divulgation des enregistrements de pilotage, et nous avons tous entendu des émissions de radio où l'on a fait entendre ces enregistrements, les Américains sont en train d'adopter, s'ils ne l'ont pas fait déjà, une loi qui protège les enregistrements de pilotage, car il y a eu des problèmes et il y a eu des abus et on ne s'est pas servi de ces enregistrements pour réduire le nombre d'accidents.

En ce qui concerne la divulgation aux autorités policières, les lois varient d'un pays à l'autre. Je ne veux pas parler de chaque pays, mais dans certains d'entre eux, en Europe et ailleurs, où l'enquête est menée soit par des militaires, soit par la police, les pilotes de l'avion qui a eu l'accident sont incarcérés jusqu'à ce que l'enquête soit terminée. Nous ne voudrions surtout pas que le Canada aille dans ce sens-là.

[Texte]

direction in which we would want this country to go and we certainly do not expect this country will go in that direction.

There are other countries that provide protection even further than some of the protection we have requested. For example, some countries provide protection with respect to flight data recorder information.

The Chairman: We have a problem. The bells are ringing for a vote.

Mr. Ellis: On what? Do you want me to go out and see what it is?

The Chairman: I think I know. I think it is on the bill that is being debated today. I do not know the number of it.

An hon. Member: The sports bill.

The Chairman: Yes, the sports bill. That is what it is. The sports pool bill. Well, if you want to go Mr. Ellis and find out. All right.

Mr. Nowlan: I will find out.

The Chairman: We will continue for a few minutes. I am a little bit wary about not answering the call of the bell. But anyway we will continue for a few minutes. Maybe Mr. Forrestall will complete his line of questions.

Mr. Forrestall: If we stayed here all night I would not get to that point. It does not bother me in any event, Mr. Chairman. I am paired. You see, we do love you.

The Chairman: I am sorry, Mr. Keenan, would you like to just carry on with that thought a bit further?

Mr. Keenan: I am just looking through a document I have, Mr. Chairman, to see if I have anything with respect to U.K. legislation in this respect.

In the United Kingdom, at least when this brief was prepared by us in 1980—and we did give copies to the committee in a previous appearance—Section 36 of the U.K. Civil Aviation Act of 1971 provided that no information which relates to a particular person and has been furnished to the Civil Aviation Authority in certain specified circumstances, which I do not have before me, shall be disclosed by the authority unless the person who has provided the information has consented in writing to the disclosure and certain other conditions are met. So there does exist legislation. We could prepare an extensive brief on this, I suppose. But many countries do have legislation severely restricting the use of information which has been developed or arrived at for accident prevention purposes, and they are not disclosed to other parties. They are not disclosed to police or civil or other investigations which are not carried out for accident prevention purposes.

Mr. Forrestall: And you are not satisfied, Mr. Chairman, Mr. Keenan or any of the witnesses, that this bill, in fact, extends that type of restriction or protection, whichever way you want to describe it?

[Traduction]

Il y a, par contre, d'autres pays qui offrent une protection encore plus étendue que celle que nous demandons. Il y en a, par exemple, qui protègent les enregistrements de vol.

Le président: Nous avons un problème. Les cloches sonnent.

M. Ellis: De quoi s'agit-il? Voulez-vous que j'aille voir?

Le président: Je crois le savoir. Je crois qu'il s'agit du projet de loi dont on débat aujourd'hui. J'ignore le numéro.

Une voix: Il s'agit du projet de loi concernant les sports.

Le président: Oui, le projet de loi concernant les sports. C'est cela. Le projet de loi portant sur les sports. Monsieur Ellis, vous pourriez peut-être aller vérifier. D'accord.

M. Nowlan: J'irai demander.

Le président: Nous poursuivrons pendant quelques minutes. J'hésite un peu à faire abstraction des cloches. Mais nous poursuivrons quand même pendant quelques minutes. M. Forrestall pourrait peut-être terminer ses questions.

M. Forrestall: Même si nous passions la nuit ici, je n'en aurais pas terminé. De toute façon, monsieur le président, cela ne me dérange pas. J'ai un pair. Vous voyez, on vous aime quand même.

Le président: Je regrette, monsieur Keenan, voulez-vous terminer ce que vous étiez en train de dire?

M. Keenan: Je suis en train, monsieur le président, de chercher des renseignements sur la Loi au Royaume-Uni.

D'après le mémoire que nous avons préparé en 1980, et que nous avons déposé devant le Comité lors d'une séance précédente, l'article 36 de la Loi de 1971 sur l'aviation civile, en vigueur au Royaume-Uni, stipule qu'aucune information concernant un particulier qui a été remise à l'administration de l'aviation civile dans des circonstances précises, dont je n'ai pas la liste, ne doit être divulguée par ladite administration à moins que la personne qui a fourni le renseignement n'ait donné son consentement par écrit et que certaines autres conditions aient été respectées. Il y a donc une loi. Je suppose que nous pourrions préparer un mémoire détaillé à ce sujet. Mais beaucoup de pays ont des lois qui limitent de façon très stricte l'accès à des informations qui ont été recueillies ou compilées dans le but d'empêcher des accidents; ces informations ne sont pas divulguées à d'autres parties. Elles ne sont pas transmises à la police et elles ne sont pas divulguées dans le cadre d'enquêtes civiles ou autres, dont le but n'est pas d'empêcher les accidents.

M. Forrestall: N'êtes-vous pas convaincus, monsieur le président, monsieur Keenan ou messieurs les témoins, que ce bill étend la portée de ce genre de restrictions ou de protection?

[Text]

Mr. Keenan: Well, Mr. Chairman, we are concerned particularly with making available, for example, to all peace officers, informations from a cockpit voice recorder or statements made to accident investigators. There is a provision in the bill that if there are court proceedings, the court may listen in camera to the cockpit voice recording or consider the statements and hear representations. But certainly we feel that should adequately cover the need for disclosure with respect to the administration of justice in Canada, and the court would then weigh disclosure and the disadvantages of such disclosure with respect to accident prevention and the advantages of disclosure vis-à-vis the administration of justice, and certainly all aspects of disclosure should be subsumed under that provision.

• 1710

Mr. Nowlan: I do not know how real that is, but the vote is supposed to be at 5.30.

The Chairman: Well, the fact is that once the bells start ringing, we should wrap up. I think we would have time for another question or two, Mr. Forrestall, if you wish.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I share the concern with respect to this information. I am not satisfied at all that the bill is tight enough, and so, we welcome your comments and suggestions with respect to it.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I wonder if I might just interject one question. I am sure that the members of CALPA are aware of this, but there are other associations, from whom we have received presentations. One in particular says that Section 15 (f) provides that an investigator may require a health practitioner to provide information concerning any of his patients in certain circumstances, provided that the practitioner may be compelled to provide such information by the law of the province in which he practises his profession.

They go on to say that the public interest in the safety of aircraft operations should override the public interest in maintaining confidentiality of patient information in the possession of health practitioners. That would seem to me to be in direct contradiction to your position. I guess I am just making the point, Mr. Chairman, that there are other sides of the opinion by other people equally interested in air safety.

The Chairman: Mr. Keenan.

Mr. Keenan: Mr. Chairman, I may just briefly respond to that. As I mentioned earlier, pilots go regularly to aviation medical examiners for the purpose of renewing their licences. These aviation medical examiners have special training with respect to medical problems relating to flying an airplane.

In addition to that, most, if not all pilots also have family physicians that they may go to on a regular, or irregular basis for other purposes. These persons are generally not aviation medical examiners, and may not have the specialized knowl-

[Translation]

M. Keenan: Nous nous préoccupons du fait, monsieur le président, que tout agent de la paix aurait accès à des informations tirées de l'enregistrement de pilotage et à des déclarations adressées aux enquêteurs. Le bill prévoit que, s'il y a des poursuites, le tribunal peut écouter à huis clos l'enregistrement de pilotage, examiner des déclarations et entendre des représentations. Nous croyons que ces dispositions donnent suffisamment de pouvoir aux tribunaux. Ceux-ci devront donc considérer les avantages et les désavantages de la divulgation en ce qui concerne la prévention des accidents et les avantages de la divulgation dans le cadre de l'administration de la justice. Cette disposition devrait tenir compte de tous les aspects de la divulgation.

M. Nowlan: Je ne sais pas si c'est vrai, mais le vote est prévu pour 17h30.

Le président: En fait, dès que les cloches se mettent à sonner, nous devons terminer. Mais si vous voulez, M. Forrestall, je crois que nous avons le temps d'entendre une question ou deux.

M. Forrestall: Monsieur le président, je partage vos préoccupations à cet égard. Je ne suis pas convaincu que le projet de loi soit suffisamment bien libellé. Nous accueillerons donc favorablement vos observations et vos recommandations.

M. Ellis: Je voudrais, monsieur le président, interrompre pour poser une question. Je suis certain que les membres de l'ACPL savent que d'autres associations nous ont soumis des mémoires. On dit, dans un des mémoires en question, que l'enquêteur peut exiger d'un médecin ou d'un autre professionnel de la Santé, dans la mesure où ceux-ci peuvent être contraints par le droit de leur province d'exercice, les renseignements relatifs à leur occupation.

On dit également que l'intérêt public en ce qui concerne le fonctionnement sécuritaire de l'avion devrait l'emporter sur l'intérêt public en ce qui concerne le caractère confidentiel des dossiers médicaux qui se trouvent entre les mains des professionnels de la santé. J'ai l'impression que cette position est diamétralement opposée à la vôtre. Tout cela pour dire, monsieur le président, que d'autres personnes qui s'intéressent à la sécurité aérienne ont d'autres opinions.

Le président: Monsieur Keenan.

M. Keenan: Je voudrais, monsieur le président, répondre brièvement à cette intervention. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les pilotes subissent régulièrement des examens médicaux par des médecins autorisés, faute de quoi leur permis n'est pas renouvelé. Les médecins autorisés ont reçu une formation spéciale portant sur les problèmes médicaux qui peuvent survenir lorsqu'on pilote un avion.

En plus de cela, la plupart des pilotes, sinon tous, ont leur propre médecin, qu'ils voient régulièrement ou de temps à autre, pour d'autres raisons. Les médecins en question ne sont pas généralement les médecins autorisés et ils n'ont pas forcément les connaissances spécialisées qu'il faudrait pour

[Texte]

edge to be able to provide relevant information to the accident investigators.

What we are suggesting is a balance between privacy and the public interest, which, I think, weighs very much in favour of both: that the records of those MOT medical examiners obtained for the purpose of licencing pilots would be available, but the other records would not.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Keenan. I am going to take this opportunity to thank the witnesses for coming today. I regret that the bells had to start ringing, but they take precedence over committee hearings. Therefore, we will have to adjourn our proceedings and go to the House.

Mr. Ellis: Resume to the call of the Chair.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Just some direction, Mr. Chairman. If the vote will take place right away, the witnesses . . .

The Chairman: There are five votes, so I do not think it is practical to talk about another session, or resuming this session.

Mr. Flis: I see. I just wanted to finish. The witnesses are ready to come back at 8.00, should the committee want them.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If there was some disposition to have these witnesses, or officials from the transport department, we have a meeting slated for Wednesday afternoon. It is the beginning of the Crow thing, but if there is some disposition on the part of committee members that this issue could be facilitated and resolved with another meeting on Wednesday afternoon—perhaps in the evening—I suspect that there may be . . .

The Chairman: If I may interrupt, my understanding is that, from the point of view of House calendar, tomorrow is Thursday, and Thursday is Wednesday. So that will not work.

Mr. Mazankowski: I see. You are right.

• 1715

Mr. Skelly: Mr. Chairman, may I bootleg one more thing in for the future, something that they might be able to provide? It will take me two seconds. One of the main concerns is that the two groups, apart from Mr. Beach, represent, I would say, a minority of people involved in the industry, although in terms of competence and professional qualifications an important one. But with Mr. Beach I am concerned about one aspect of aviation and that is the rising cost to general aviation that tends, I think, to be driving people out of it. What I wonder, just for my own edification, is whether you might be able to put together some thoughts that could be sent to the chairman of the committee on areas in this legislation that might impose further costs on aviation—just so we could be aware of that, should it come about that we do extend consideration of it. Or

[Traduction]

être en mesure de fournir des renseignements pertinents à ceux qui font enquête sur un accident.

Ce que nous proposons permettrait de concilier les intérêts privés et l'intérêt public et de bien protéger les deux: nous proposons que les dossiers tenus par les médecins autorisés du Ministère pour les fins de l'émission des permis de pilotage puissent être divulgués, mais que les autres dossiers médicaux soient confidentiels.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Keenan. Je profite de l'occasion pour remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui. Je regrette que les cloches se soient mises à sonner, mais les votes ont préséance sur les audiences des comités. Nous devons donc lever la séance et nous rendre à la Chambre.

M. Ellis: Jusqu'à nouvel ordre, je suppose.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: C'est pour demander une précision, monsieur le président. Si le vote a lieu tout de suite, les témoins . . .

Le président: Comme il y a cinq votes, je ne crois pas qu'il soit pratique de reprendre nos travaux ou de prévoir une autre séance.

M. Flis: Je vois. Je voulais simplement terminer. Les témoins sont prêts à revenir à 20h00, si le Comité le veut.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si les témoins ou les fonctionnaires du ministère étaient d'accord, nous avons prévu une séance le mercredi après-midi. Elle devait être réservée à l'étude du projet de loi concernant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, mais si les membres du Comité conviennent que ce projet de loi doit être adopté dans les plus brefs délais et acceptaient de prévoir une deuxième séance le mercredi après-midi ou peut-être mercredi soir, j'ai l'impression qu'il serait possible . . .

Le président: Permettez-moi de vous interrompre. Je crois comprendre qu'à la Chambre, on a renversé l'ordre des jours. Demain, c'est jeudi, et jeudi, c'est mercredi. Ce que vous proposez ne serait donc pas possible.

M. Mazankowski: Je comprends. Vous avez raison.

M. Skelly: Je voudrais, monsieur le président, demander aux témoins de nous fournir des renseignements supplémentaires. Cela ne prendra que deux secondes. Ce qui me préoccupe, c'est que deux des groupes qui comparaissent aujourd'hui, et je ne parle pas de celui de M. Beach, représentent une minorité au sein de l'industrie, nonobstant leur importance sur le plan de la compétence et sur le plan professionnel. Mais je signale à M. Beach qu'il y a un aspect de l'aviation qui m'inquiète, l'augmentation des coûts qui encourage les gens à quitter l'aviation générale. Je voudrais que vous mettiez sur papier quelques idées sur les domaines où vous croyez que le nouveau projet de loi pourrait entraîner des coûts additionnels et que vous les fassiez parvenir au président du Comité. Si l'étude du bill était prolongée, cela pourrait nous être utile. Ou ce serait peut-être

[Text]

it would possibly be useful for the Aeronautics Act, should they handle that in the fall, as the minister indicated in the House today. I would be very interested, if you see anything in this legislation that would impose additional costs on the people involved in aviation, if you would just flag them for our attention and maybe send that to the chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Again, thank you, gentlemen, for coming. Sorry we were not able to complete our hearing today, but those are the vagaries of Parliament.

Meeting adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

utile si la Loi sur l'aéronautique était déposée à l'automne, comme le ministre l'a indiqué à la Chambre. Si vous croyez que certaines dispositions imposeraient des coûts additionnels à ceux qui s'occupent de l'aviation, vous pourriez peut-être les identifier et écrire au président.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

Merci, messieurs, d'être venus. Je suis désolé que nous n'ayons pas pu terminer nos audiences, mais ce sont là les aléas du Parlement.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Airline Pilots Association:

Mr. Roland Cook, President;
Mr. John Keenan, General Counsel.

From the Aircraft Operations Group:

Mr. Jim Foster, Chairman.

From the Canadian Owners and Pilots Association:

Mr. Russ Beach, President.

De l'Association canadienne des pilotes de ligne:

M. Roland Cook, président;
M. John Keenan, conseiller général.

Du Groupe de la navigation aérienne:

M. Jim Foster, président.

Du «Canadian Owners and Pilots Association»:

M. Russ Beach, président.

7 HOUSE OF COMMONS

92 Issue No. 103

Wednesday, June 29, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

INCLUDING:

The Fifteenth and Sixteenth Reports to the House

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 103

Le mercredi 29 juin 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

Y COMPRIS:

Les quinzième et seizième rapports à la Chambre

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Hon. Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Léopold Corriveau
Pierre Gimaïel
Bert Hargrave
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Paul McRae
Jack Murta
Douglas Neil
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, June 29, 1983:

Mr. Ostiguy replaced Mr. Olivier;
Mr. Dubois replaced Mr. Deniger;
Mr. McKnight replaced Mr. Nowlan;
Mr. Mayer replaced Mr. Forrestall;
Mr. Neil replaced Mr. Ellis;
Mr. Murta replaced Mr. Cook;
Mr. Hargrave replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 29 juin 1983:

M. Ostiguy remplace M. Olivier;
M. Dubois remplace M. Deniger;
M. McKnight remplace M. Nowlan;
M. Mayer remplace M. Forrestall;
M. Neil remplace M. Ellis;
M. Murta remplace M. Cook;
M. Hargrave remplace M. McKnight.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, June 22, 1983

ORDERED,—That Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 22 juin 1983

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

REPORTS TO THE HOUSE

Wednesday, June 29, 1983

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTEENTH REPORT

In accordance with its permanent Order of Reference, contained in Section 17(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, your Committee has decided, that, in view of the evidence given by the Royal Canadian Mounted Police to the Subcommittee, it will postpone, until September 13, 1983, its study of the Annual Report of Air Canada for 1982 and, at that time, will recall as witnesses the Chairman and the President of Air Canada.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 101*) is tabled.

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SIXTEENTH REPORT

In relation to its order of Reference of Wednesday, June 22, 1983, your Committee recommends:

1. That it be authorized to adjourn from place to place within Canada, during the month of August 1983, for the purpose of conducting public hearings on Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and that the necessary staff do accompany the Committee.
2. That it be authorized to retain the services of such professional, stenographic and clerical staff as may be required during the consideration of Bill C-155.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 101*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le mercredi 29 juin 1983

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUINZIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi permanent énoncé au paragraphe 17(7) de la Loi constituant Air Canada (1977), Statuts du Canada 1977-1978, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, le Comité a décidé, à la suite des témoignages présentés au sous-comité par la Gendarmerie royale du Canada, d'attendre jusqu'au 13 septembre 1983 avant de commencer son examen du Rapport annuel d'Air Canada pour 1982. Il reconvoquera à ce moment, le président du Conseil et le président d'Air Canada.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages se rapportant au présent rapport (*fascicule n° 101*) est déposé.

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SEIZIÈME RAPPORT

Relativement à son ordre de renvoi du mercredi 22 juin 1983, votre Comité recommande:

1. Que le Comité soit autorisé à se déplacer dans diverses villes du Canada au cours du mois d'août 1983, pour tenir des audiences publiques sur le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et de se faire accompagner du personnel nécessaire.
2. Que le Comité soit autorisé à retenir les services des employés professionnels, des sténographes et du personnel de bureau que pourrait nécessiter l'étude du projet de loi C-155.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 101*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 29, 1983

(146)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Messrs. Althouse, Hargrave and Neil.

Other Members present: Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Loiselle, Reid (*Kenora—Rainy River*), Tessier and Thacker.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister. *From Agriculture Canada:* Mr. H. Migie, Director, Food Market Analysis.

The Order of Reference, dated Wednesday, June 27, 1983, being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

Clause 1 was allowed to stand.

The Chairman called Clause 2.

Mr. Kroeger made a few introductory remarks on the background of the Bill.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 4:09 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 4:47 o'clock p.m. the sitting resumed.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Mr. Keith Thomson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission, be seconded to the Committee during its consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That the alternates named to the Committee accompany the members and staff during the hearings on Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That the Chairman, after consultation with the members of the Subcommittee on Agenda and Procedure, be authorized to establish a list of witnesses that shall be heard before the Committee; and retain such staff as is deemed necessary.

Questioning was resumed;

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 29 JUIN 1983

(146)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h15, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: MM. Althouse, Hargrave et Neil.

Autres députés présents: M^{me} Côté, MM. Gustafson, Loiselle, Reid (*Kenora—Rainy River*), Tessier et Thacker.

Compareait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre. *D'Agriculture Canada:* M. H. Migie, directeur, Analyse des marchés agro-alimentaires.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du mercredi 22 juin 1983:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit déferé au Comité permanent des transports.

L'article 1 est réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

M. Kroeger fait quelques remarques préliminaires sur l'essence du projet de loi.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 16h09, le Comité suspend ses travaux.

A 16h47, le Comité reprend ses travaux.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que M. Keith Thomson, premier conseiller de la Commission canadienne des transports, soit détaché auprès du Comité au cours de son étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que les substituts désignés auprès du Comité accompagnent les membres et le personnel au cours des audiences sur le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que le président, après les consultations habituelles avec les membres du sous-comité du programme et de la procédure, soit autorisé à établir une liste de témoins devant être entendus devant le Comité, et à retenir les services du personnel qu'il juge nécessaire.

L'interrogation se poursuit.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, June 29, 1983

• 1542

The Chairman: Order, please.

Our order of reference reads as follows:

That Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

On Clause 1—*Short title***The Chairman:** Shall we stand Clause 1?

Clause 1 allowed to stand.

The Chairman: At this time, I would like to welcome to the committee, the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Chairman: I am sorry; we stand Clause 1 and call Clause 2.

On Clause 2—*Definitions***The Chairman:** A point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in light of the schedule the committee has and our meeting in the last week of July, I would like to ask that the committee call the Minister of Agriculture and his officials regarding the ramifications of this bill on the livestock industry; that we call the Minister of Mines and her officials on the ramifications of this legislation regarding the dominion coal lands; and that we call the Minister of the Environment and his officials regarding the development of those coal lands and any other environmental problems regarding the ramifications of this legislation.

I believe the committee has the authority to request various ministers and their officials from departments to appear, and an appropriate time to do it would be in that last week of July when we are sitting here in Ottawa to hear from the railroads again and the coal companies again and the Chamber of Commerce again, and so forth.

It seems to me that the matters that come out of this legislation involve several other departments, and I would hope the committee would agree that we ask those ministers and their officials from those three other departments to appear before the committee.

The Chairman: Any other comments? I do not know that it is properly titled a point of order, but it is a point of representation.

Monsieur Dubois.

Mr. Benjamin: It has to do with the business of the committee in light of our schedule.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 29 juin 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Notre mandat est le suivant:

Que la Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines autres lois en conséquence, soit renvoyée au Comité permanent des transports.

Article 1—*Titre abrégé***Le président:** Pouvons-nous réserver l'article 1?

L'article 1 est réservé.

Le président: J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement.

Le président: Excusez-moi; nous réservons l'article 1 et j'ouvre le débat sur l'article 2.

Article 2—*Définitions***Le président:** Un rappel au Règlement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, vu l'horaire des travaux du Comité, et la réunion que nous tiendrons la dernière semaine du mois de juillet, j'aimerais demander que le Comité convoque le ministre de l'Agriculture ainsi que ses collaborateurs afin d'examiner les répercussions de ce présent projet de loi sur l'élevage; que nous convoquions le ministre des Mines et ses collaborateurs afin d'examiner les répercussions de ce projet de loi sur les houillères nationales; et que nous convoquions le ministre de l'Environnement et ses collaborateurs afin d'étudier la mise en valeur de ces houillères et tout autre problème touchant à l'environnement à la lumière de ce projet de loi.

Je crois que le Comité est habilité à demander que divers ministres et leurs collaborateurs comparaissent, et le moment indiqué serait la dernière semaine du mois de juillet alors que nous siégeons ici à Ottawa, afin d'entendre encore une fois les sociétés de chemins de fer, les sociétés houillères et la Chambre de commerce, etc.

Il me semble que ce projet de loi aura des répercussions sur des questions qui relèvent de plusieurs autres ministères, et j'ose espérer que le Comité conviendra de demander à ces ministres et aux hauts fonctionnaires des trois ministères que j'ai nommés, de comparaître.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques? Je ne sais pas si c'est vraiment un rappel au Règlement, mais c'est plutôt une représentation.

Mr. Dubois.

M. Benjamin: En tout cas cela se rapporte aux travaux du Comité, tels qu'ils ressortent de notre horaire.

[Text]

[Translation]

• 1545

M. Dubois: Monsieur le président, au sujet du calendrier relatif aux journées de séance, je sais que vous en avez fait rapport à la Chambre parce que nous en avons été avisés lors des discussions du Comité directeur. Toutefois, relativement au rappel au Règlement que vient de soulever M. Benjamin, il avait été entendu qu'au cours de la dernière semaine de juillet, nous accueillerions les organismes agricoles qui ont leur siège social à Ottawa, ainsi que M. Gilson, possiblement.

Si je me rappelle bien, c'est ce qui avait été décidé à la réunion du Comité directeur que vous aviez tenue à votre bureau. Je voudrais m'assurer, peut-être pas pour ce qui est des noms des témoins, mais m'assurer que cette tentative d'horaire a bien été acceptée. C'est bien ce qui avait été discuté au Comité directeur, n'est-ce pas?

The Chairman: We have a list of those who have requested to appear before the committee. I will hear Mr. Mazankowski and then perhaps I may have a suggestion of my own. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly would have no objection to bringing the groups or the individuals my friend from Regina West has indicated. I too was under the impression that we had a tentative schedule laid on. I would hope we could reserve their attendance at some point later on down the line rather than simply at the beginning of the hearings.

I think we are looking at hearing evidence from the railroads as one of our first witnesses when we come on July 26, plus those national groups that are headquartered here in Ottawa. I certainly support the thrust of Mr. Benjamin's suggestion. I am not sure whether it would be in our interest to have them here during that first week, but that could be something that could be considered as well.

The Chairman: I think it is a subject that properly should be brought before a subcommittee meeting because I do not think we can organize our schedule very efficiently or effectively through discussion in the entire committee. Therefore, I would suggest that the matter be brought before the Subcommittee on Procedure and Agenda for a decision or a recommendation to the whole committee.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the same point of order, I am easy as to whether we hear from the ministers and the officials of those three departments in the last week of July or do it in the fourth week of August. I am easy on that. The point is that all three of those departments have studies and opinions on the ramifications of this legislation and, to put it nicely, when asked questions about these matters, the minister gave us the runaround and referred us to the Minister of Mines, for example. Therefore, it seems to me this committee should hear from the Minister of Mines or the Minister of Agriculture. In fact, Mr. Chairman, I would like to add that we also ask the head of the Canadian Wheat Board and Wheat Board commissioners to appear before this committee.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, as far as the schedule of meetings is concerned, I know this schedule has been reported to the House since we were advised of this after the discussions held by the subcommittee on procedure and agenda. Nevertheless, concerning Mr. Benjamin's point of order, it was agreed that during the last week of July, we would be hearing agricultural groups with headquarters here in Ottawa, as well as perhaps Mr. Gilson.

If my memory serves me well, that what was decided at the meeting of the steering committee held in your office. I would like to be assured, not perhaps as far as the witnesses' names, but assured that this tentative schedule was adopted. This is what was discussed at the steering committee, was it not?

Le président: Nous avons la liste de ceux qui ont demandé à comparaître devant le comité. Je vais céder la parole à M. Mazankowski et ensuite peut-être vous ferais-je une proposition de mon propre chef. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai certainement aucune objection à faire comparaître les groupes ou témoins que mon ami de Regina ouest a mentionnés. J'avais moi aussi l'impression que nous avions un horaire provisoire. Je préférerais qu'on leur demande de venir plus tard au lieu de les entendre simplement au début des audiences.

Je crois que nous avons envisagé d'entendre les sociétés de chemins de fer comme premier témoin lors de notre retour le 26 juillet, ainsi que les associations nationales dont les sièges sociaux sont ici à Ottawa. J'appuie certainement le fond de la suggestion de M. Benjamin. Néanmoins, je ne suis pas persuadé que ce serait dans notre intérêt de les convoquer la première semaine, mais on pourrait certainement y songer aussi.

Le président: Je crois qu'il conviendrait de soumettre cette question au sous-comité car je ne crois pas que nous puissions organiser d'une façon très efficace notre horaire en en discutant en comité plénier. Par conséquent, je proposerais que la question soit soumise au Sous-comité du programme et de la procédure pour que celui-ci prenne une décision ou fasse une recommandation au comité.

M. Benjamin: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement, il m'est indifférent d'entendre les ministres et leurs fonctionnaires de ces trois ministères la dernière semaine du mois de juillet ou la quatrième semaine du mois d'août. Cela m'est indifférent. Ce que j'essaie de faire valoir, c'est que ces trois ministères ont effectué des études, ont des opinions sur les ramifications du présent projet de loi, et pour présenter les choses au mieux, je dirais que lorsque l'on a interrogé le ministre sur ces questions, il nous a fait tourner en rond et nous a renvoyé au ministre des mines par exemple. Par conséquent, il me semble que le comité doit entendre le ministre des Mines ou le ministre de l'Agriculture. En fait, monsieur le président, j'aimerais ajouter que nous devrions peut-être également demander au directeur de la Commission

[Texte]

The Chairman: Again, Mr. Benjamin, I do not think we are going to have much success in making that kind of decisions in a forum like this. I would, with respect, suggest that we proceed with the business for which we convened today and that the matter be discussed in the next meeting of the Subcommittee on Procedure and Agenda for a recommendation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry; another point of order. What is more appropriate that this forum? It is the Standing Committee on Transportation, a senior committee of Parliament. We are dealing with a major item of legislation and I do not see why there should be any argument about hearing from these other four departments.

The Chairman: That is not the point at all, Mr. Benjamin. I was not arguing that. I am simply arguing that I do not believe we can plan our business in this kind of session.

Mr. Benjamin: Okay; as long as you plan it. Is there any kind of support or agreement in this committee that we should hear from these other ministers, their officials and the Canadian Wheat Board? Are we just going to go through the exercise of a steering committee for nothing?

The Chairman: Mr. Benjamin, I think we will have to decide that at the steering committee.

Some hon. Members: That is right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this committee is under closure until September 12; that is the name of the game right now. Therefore, is there an agreement from the minister or other ministers that we will be able to hear from them?

• 1550

The Chairman: Mr. Benjamin, you know perfectly well that the minister does not decide what the agenda of this committee is going to be; it is the committee that decides . . .

Mr. Benjamin: That is an illusion.

The Chairman: —after hearing from the subcommittee.

Mr. Benjamin: That is an illusion.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, je partage les préoccupations de mon collègue de Regina-Ouest. On devrait entendre le plus de gens possible; on devrait, comme membres de ce Comité, s'assurer que l'on a eu tous les points de vue. Chaque député autour de cette table dit qu'on doit être flexibles, qu'on doit être ouverts à tous les points de vue, et pourtant vous revenez chaque fois avec des questions de procédure qui nous empêchent d'utiliser le temps de ce Comité de façon efficace.

Nous recevons cet après-midi le ministre des Transports. J'espère que l'on aura le plus de temps possible pour discuter avec lui. Déjà le Comité vous a assuré qu'il y aurait de la

[Traduction]

canadienne du blé et au commissaire de cette commission de comparaître également devant le comité.

Le président: Encore une fois, monsieur Benjamin, je ne crois pas que nous réussissions à prendre ce genre de décision ici. J'aimerais suggérer, respectueusement, que nous continuions les travaux pour lesquels nous nous sommes réunis aujourd'hui, et que nous discutons de cette affaire à la prochaine réunion du Sous-comité du programme et de la procédure afin de préparer une recommandation.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'excuse; j'ai un autre rappel au Règlement. Quel forum conviendrait mieux que celui-ci? N'est-ce pas le Comité permanent des transports, un des comités principaux du Parlement. Nous étudions un projet de loi d'une importance considérable, et je ne vois pas pourquoi on contesterait ma demande d'entendre des représentants de ces quatre autres ministères.

Le président: Là n'est pas la question, monsieur Benjamin. Je ne conteste rien. Je fais simplement valoir que je ne crois pas que nous puissions planifier nos travaux au cours d'une réunion comme celle-ci.

M. Benjamin: Très bien; du moment que vous planifiez la chose. Existe-t-il le moindre appui ou la moindre entente ici au comité pour entendre ces autres ministres, leurs fonctionnaires et les représentants de la Commission canadienne du blé? Allons-nous simplement tenir une réunion du comité directeur pour rien?

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que nous en déciderons au comité directeur.

Des voix: En effet.

M. Benjamin: Monsieur le président, le présent comité a comme délai le 12 septembre; c'est ce qu'il faut se rappeler actuellement. Par conséquent, le ministre ou les autres ministres sont-ils d'accord pour que nous les convoquions?

Le président: Monsieur Benjamin, vous savez parfaitement que ce n'est pas le ministre qui décide quel sera l'ordre du jour de ce Comité; c'est le Comité qui en décide . . .

M. Benjamin: Voilà une illusion.

Le président: . . . sur recommandation du sous-comité.

M. Benjamin: Voilà une illusion.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I share the concerns of my colleague from Regina—West. We should hear as many people as possible; we should, as members of this committee, make sure that we hear all points of view. Each M.P. around this table says that we should be flexible, that we must be open to all points of view, and yet you keep coming back each time with technicalities that stop us from using efficiently the time of this committee.

This afternoon, we have the Minister of Transport. I would hope that we would have as much time as possible to discuss with him. Already, the committee has assured you that there

[Text]

flexibilité. Donc, s'il faut entendre d'autres ministres, conservons le bon esprit qui anime ce Comité depuis le début et remettons-nous en au Comité directeur.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, on the point of order the hon. member may not have done his homework, but it should not have been necessary for me to ask. If the government is going to be really forthright, it should have been for them to say, ahead of time, that other departments and ministries and their officials would be available. It should not be necessary for this committee to request it, but I am requesting it.

The Chairman: I fail to follow your logic at the moment, Mr. Benjamin, because I do not know how other ministers or officials would know we wanted them if we did not request it. As I have told you before, we will discuss it at a meeting of the Subcommittee on Procedure and Agenda. I do not see any other way in which we can resolve the issue, because it is obvious that we are not going to resolve it in full committee.

I think we should proceed with hearing the witnesses we have called for today. Therefore, I have called Clause 2. As I started to say, I welcome the Honourable Jean-Luc Pepin. I would ask him to introduce the officials he has with him and to make his introductory statement.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Monsieur le président, je vous présente M. H. Migie du ministère de l'Agriculture, M. Nick Mulder du ministère des Transports, M. Arthur Kroeger, M. Denis Lefebvre, juriste au ministère des Transports, M. Mike Farquhar du ministère des Transports et M. D.C. Hackston de la Commission canadienne des transports.

Nous avons déjà deux *outsiders* du ministère des Transports. On en ajoutera d'autres à l'occasion si c'est nécessaire.

Monsieur le président, vous m'avez enseigné à ne pas faire de longues présentations à ce Comité-ci. J'avais coutume de le faire, mais j'ai maintenant perdu cette mauvaise habitude. Je viens devant vous évidemment avec le plus grand désir de collaborer, avec le plus grand désir de fournir au Comité toute l'information dont il a besoin, mais vous me permettez occasionnellement de vous faire quelques suggestions, le plus gentiment et le moins professoralement possible.

Tout d'abord, je suggérerais—c'est une suggestion seulement—que la meilleure chose à faire comme point de départ serait de prendre possession de ce projet de loi, c'est-à-dire de regarder tous ensemble ce projet de loi avec M. Kroeger comme professeur invité temporaire, d'en regarder les différentes parties et d'en saisir l'unité. Il me semble que c'est la première chose que nous devrions faire.

As a second thing that we might do today, possibly after dinner, I would like, of course, to answer questions and I would like to start by dealing with a number of what I consider to be the most important ones that were brought up in the committee. For example, what about the safety net? What about the inclusion of specialty crops? What about freedom of choice?

[Translation]

was indeed flexibility. Therefore, if we must hear other ministers, let us maintain the good spirit that has prevailed in this committee since the beginning and send the matter back to the steering committee.

M. Benjamin: Monsieur le président, excusez-moi, mais dans le contexte de ce rappel au Règlement, l'honorable député est peut-être mal informé, car je n'aurais pas dû avoir à demander. Si le gouvernement veut vraiment être franc, c'est lui qui aurait dû dire, à l'avance, que d'autres ministères, d'autres ministres et leurs fonctionnaires seraient à notre disposition. Notre Comité n'aurait pas dû être obligé de demander, mais je le demande.

Le président: J'ai du mal à suivre votre logique pour l'instant, monsieur Benjamin, car je ne sais pas comment les autres ministres ou fonctionnaires auraient pu savoir que nous voulions les entendre si nous ne le demandons pas. Comme je l'ai dit auparavant, nous en discuterons à une réunion du sous-comité du programme et de la procédure. Je ne vois vraiment aucune autre façon de régler la question, car manifestement, nous n'arriverons pas à le faire en comité plénier.

Je crois que nous devrions entendre les témoins que nous avons convoqués aujourd'hui. Par conséquent, je déclare le débat ouvert sur l'article 2. Comme j'avais commencé à le dire, je souhaite la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin. Je lui demanderais de nous présenter les collaborateurs qui l'accompagnent et de passer à sa déclaration.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Mr. Chairman, allow me to introduce Mr. H. Migie from the Department of Agriculture, Mr. Nick Mulder, from the Department of Transport, Mr. Arthur Kroeger, Mr. Denis Lefebvre, Legal Counsel with the Department of Transport, Mr. Mike Farquhar, Department of Transport, and Mr. D.C. Hackston, from the Canadian Transport Commission.

We already have two outsiders. Others will be added, from time to time, if need be.

Mr. Chairman, you have taught me in this committee not to make long statements. It was my habit to do so, but I have since lost this bad habit. Of course, I appear before you with the greatest desire to co-operate, with the greatest desire to supply this committee with the information it needs, but you will allow me, from time to time, to make some suggestions, as nicely as I can and not in the least academically.

First of all, I would suggest—and it is only a suggestion—that the best way to start off would be to really grasp this bill, that is to examine it together with Mr. Kroeger who could play the visiting lecturer, and to look at the different sections in order to grasp each unit. It seems to me that this should be the first thing that we do.

En deuxième lieu, nous pourrions aujourd'hui, peut-être après le dîner, répondre à vos questions et ce, en commençant par celles que j'estimais les plus importantes qui aient été soulevées ici au Comité. Par exemple, qu'en est-il au juste de la marge de sécurité? Des récoltes spécialisées qui sont incluses?

[*Texte*]

What about the 31.1 limitation of volume?—things of that kind.

If the committee would agree, and I hope it does, we could start with Mr. Kroeger's taking us, in half an hour or slightly more, through the whole economy of the bill itself.

The Chairman: That would seem to me to be a logical method of procedure. Is the committee agreed on that?

Some hon. Members: Agreed.

Some hon. Members: No, no.

• 1555

Mr. Benjamin: When do we ask the minister any questions? Now or some time next year?

The Chairman: Is the committee agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: I am not agreed.

The Chairman: Your objection is noted, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, he is in charge. He is supposed to know; and the officials can be sitting here tonight, too.

The Chairman: Order, please.

Mr. Pepin: I just thought, Mr. Benjamin, it might be a good idea for every one of us here, including the minister, to have a look at the bill itself, the different parts of it, how each part fits together, and what the content of each of these parts is. At least the committee would have that clearly in mind after that. I suggest that, but if the committee does not want it . . .

The Chairman: It seems to me there is a consensus in the committee to proceed in that manner.

Mr. Pepin: All right, let us go.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. Can I assume I have about half an hour?

Mr. Benjamin: We get only 15 minutes.

Mr. Pepin: Mr. Benjamin, come back to your normal pleasant self.

Mr. Benjamin: You started this fight and you are going to get one.

The Chairman: Order.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, if I may, I would like to start with just a couple of introductory explanations about the background of this bill, because it was produced by a somewhat unusual process. Instead of the conventional steps of the government arriving at a decision, perhaps publishing a policy paper, and then immediately putting a bill in, the government limited itself to issuing a set of seven principles defining some financial limits and then really turning over the rest of the process to Dr. Gilson and the group who met with him, which

[*Traduction*]

De la liberté de choix? De la limite de 31.1 du Volume, des choses de ce genre.

Si le Comité le veut bien, et j'espère qu'il le voudra, nous commencerons en demandant à M. Kroeger, pendant une demi-heure ou un peu plus, de nous présenter toute l'économie du projet de loi lui-même.

Le président: Cela me semble une façon logique de procéder. Le Comité en convient-il?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non, non.

M. Benjamin: Quand pourrions-nous poser des questions au ministre? Aujourd'hui ou l'année prochaine?

Le président: Le comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Je ne suis pas d'accord.

Le président: Nous prenons bonne note de votre objection, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Et bien, il est responsable, il devrait savoir; les fonctionnaires peuvent revenir également ce soir.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Pépin: Monsieur Benjamin, je pense simplement qu'il serait peut-être bon pour chacun d'entre nous ici, y compris moi-même, de prendre connaissance du projet de loi, de voir comment chaque partie s'insère dans l'ensemble et ce que contient chaque partie. Ainsi, le comité aura une base de départ. C'est une proposition que je fais, mais si le comité ne veut pas . . .

Le président: Le comité semble être d'accord pour procéder de cette façon.

M. Pépin: D'accord, allons-y.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transports Canada): Merci, monsieur le président. Je suppose que j'ai la parole pendant 30 minutes?

M. Benjamin: Nous n'en n'avons que 15.

M. Pepin: Monsieur Benjamin, ne changez pas votre comportement, restez agréable.

M. Benjamin: Vous avez voulu la bagarre, vous l'aurez.

Le président: À l'ordre.

M. Kroeger: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais vous expliquer rapidement comment ce projet de loi a vu le jour, car le processus est quelque peu inhabituel. En règle générale, le gouvernement prend une décision, publie un document d'orientation politique et présente immédiatement un projet de loi; cette fois-ci, le gouvernement s'est contenté d'énoncer sept principes financiers et ensuite il a remis tout le dossier à M. Gilson et à son groupe de travail, lequel compre-

[Text]

of course included the wheat pools, railways, cattle representatives, etc.

When Dr. Gilson submitted his report, he included in it a recommendation that some follow-up work be carried out on the same basis, jointly, with full participation by western agricultural organizations, the Wheat Board, and the railways. Therefore some specialized groups were put in place whose work we will be referring to. There was a task force on rates, which dealt with a number of technical questions. More important for Part I of the bill, there was a task force on what at the time was called the "central co-ordinating agency" Part I of the bill essentially reflects the recommendations of that particular task force.

More generally, when the committee is discussing this bill, it will be important to understand that its contents reflect the kind of process that was gone through. There was, for example, a consensus in the Gilson consultations on the need for a central co-ordinating agency. It does not directly have anything to do with Section 271 of the Railway Act, where the Crow rate is found. Hence, that is included in the bill.

There are other things in the bill that did not originate with the government but rather emerged either from Dr. Gilson's consultations or from the specialized groups. I will be referring to those as we go through. An example, in passing, is the limitation on volume of 31.1 million tonnes, which was not something that started with the government.

Turning now to the actual contents of the bill, Part I, which is entitled "Administrative Measures . . .", reflects the central co-ordinating agency task force almost in toto. It was supplemented by the work of a legislative task force that was set up—and again on that legislative task force the grain commission, the wheat pools, the crushers, the commodity coalition were all represented. The views of that legislative task force also turn up at various points in the bill.

I propose, Mr. Chairman, to go through the bill clause by clause, almost page by page, rather than by subject. Members of Parliament have had some weeks to look at the bill, and perhaps for purposes of this meeting it would be best if I went through it more or less in sequence.

Starting on page 3, where you have . . .

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Now, really, I hate being led by the nose through this process.

• 1600

The deputy minister has made certain statements in his opening remarks regarding collective process, task force rates and what not. It would seem to me members of the committee might want to question him on this so-called collective process and task force rates before we get into the bill, or we can just

[Translation]

nait les syndicats de blé, les chemins de fer, les représentants de producteurs de bétail, etc.

A la présentation de son rapport, M. Gilson a notamment recommandé qu'un suivi soit observé de la même façon, conjointement, avec une pleine participation des intérêts agricoles de l'Ouest, de la Commission du blé et des chemins de fer. C'est ainsi que des groupes de travail spécialisés ont été mis sur pied; nous reviendrons dans quelques instants à ces groupes. Un groupe s'est occupé des taux et d'un certain nombre de questions techniques. La partie 1 du projet de loi repose essentiellement sur les recommandations d'un groupe de travail chargé d'étudier ce que nous avons appelé à l'époque l'organisme central de coordination.

Dans son examen du projet de loi, le comité devra bien comprendre que la teneur en reflète le processus adopté. Par exemple, dans ces consultations, le groupe Gilson a reconnu qu'il y avait consensus sur l'importance d'un organisme central de coordination. Cet organisme ne découle aucunement de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer, article instituant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est donc pourquoi cet organisme est créé dans le projet de loi.

D'autres dispositions du projet de loi n'étaient pas réclamées par le gouvernement mais ont plutôt été proposées par M. Gilson ou par les groupes de travail spécialisés. J'en parlerai lorsque nous y viendrons. Par exemple, on peut citer la restriction de volume à 31.1 millions de tonnes, restriction qui n'émane pas du gouvernement.

Passons maintenant aux dispositions réelles du projet de loi; la partie 1, les mesures administratives, repose presque entièrement sur les recommandations du groupe de travail chargé d'étudier l'organisme central de coordination. Les autres aspects de la partie 1 découlent des recommandations du groupe de travail législatif qui a été créé; encore une fois, ce groupe de travail comportait des représentants de la Commission du grain, des syndicats du blé, des concasseurs, et des divers intérêts. Les opinions de ce groupe de travail législatif se retrouvent à différents endroits dans le projet de loi.

J'aimerais, monsieur le président, faire une étude analyse article par article du projet de loi, plutôt que par sujet. Les députés ont pu, depuis quelques semaines, étudier le projet de loi et peut-être pour cette réunion-ci, il vaudrait mieux donner une explication selon l'ordre logique.

A la page 3, où l'on a . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: Vraiment, je n'aime pas me laisser mener par le bout du nez ainsi.

Au début de son allocution, le sous-ministre a parlé d'un processus collectif, d'un groupe de travail sur les tarifs, etc. Je pense que les membres du Comité pourraient peut-être vouloir lui poser des questions à ce sujet avant qu'il passe à l'explication complète du projet de loi; faut-il que nous restions ici

[Texte]

sit here like a bunch of dummies and let the government lead us around again. Can we interrupt the hon. gentleman and ask him questions when he is making points, or do we just give him 30 minutes to hold forth?

The Chairman: It seems to me the orderly way to proceed is to hear from Mr. Kroeger and then have an opportunity to question him and the minister and other officials, if that is necessary or if that is what members want. There will be other opportunities as well to question Mr. Kroeger, the minister and other officials.

Mr. Benjamin: But I am talking about his opening remarks.

The Chairman: His opening remarks are on the record, Mr. Benjamin, and they are not going to disappear.

Mr. Benjamin: All right, then why can we not question him about his opening remarks before he gets into different parts of the bill?

The Chairman: Because the committee has already agreed to hear Mr. Kroeger's opening statement, and I think we should hear it. I do not feel I have the authority to change what is obviously the will of the committee.

Mr. Benjamin: Would you let me ask him some questions about his opening remarks?

The Chairman: When we get to the questioning, you will have your opportunity, Mr. Benjamin.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Part I deals with the administrative measures to which I referred.

Clause 3 begins with the creation of the Senior Grain Transportation Committee. The first three members listed, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission and the administrator, who would be created by this bill, are all in one sense or another government representatives.

The 18 members specified in Clause 3.(d) are all non-governmental. We begin in Clause 3.(d)(i) with representatives of the six largest grain companies, which are the three wheat pools, UGG, Pioneer and Cargill. Then the second category would be what might be termed the medium-sized grain companies, and an example there would be Parrish and Heimbecker Limited.

In Clause 3.(d)(iii) are the smaller elevator licensees. An example of that would be the Weyburn terminal. Next are representatives of the two railways. Over the page, we have the Great Lakes carriers. Some members may wonder what process elevator licensees are. These are the millers and the crushers. An example would be CSP Foods Ltd. in Saskatchewan. Finally, there are three members elected at large representing grain producers, and three members representing the consumers of feed grains.

[Traduction]

comme une bande d'écoliers à écouter ce qu'a à nous dire le gouvernement? Pourrions-nous interrompre le sous-ministre pour lui poser des questions ou doit-il tenir le crachoir pendant trente minutes?

Le président: Il me semblerait logique d'entendre d'abord ce qu'a à nous expliquer M. Kroeger, nous pourrions ensuite lui poser des questions, ainsi qu'au ministre et aux autres fonctionnaires, si les députés en ressentent le besoin. Nous aurons d'autres occasions d'interroger M. Kroeger, le ministre et les autres fonctionnaires.

M. Benjamin: Mais je parle de sa déclaration liminaire.

Le président: Cette déclaration est consignée au procès-verbal, monsieur Benjamin, elle ne s'évanouira pas dans la nature.

M. Benjamin: Dans ce cas, pourquoi ne pouvons-nous pas l'interroger sur ce qu'il a dit dans sa déclaration liminaire avant qu'il nous explique les différentes parties du projet de loi?

Le président: Parce que le Comité a déjà accepté d'écouter l'exposé de M. Kroeger; nous devons le laisser parler. Je ne suis pas habilité à revenir sur ce qu'a décidé le Comité.

M. Benjamin: Me permettez-vous de lui poser quelques questions sur sa déclaration liminaire?

Le président: Monsieur Benjamin, vous aurez votre tour lorsque nous passerons aux questions.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Comme je le disais précédemment, la partie I porte sur les mesures administratives.

L'article 3 porte constitution du Comité supérieur du transport du grain. Les trois premiers membres de ce Comité, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et l'administrateur dont le poste est créé dans ce projet de loi, sont les représentants gouvernementaux.

Les 18 autres membres prévus à l'alinéa 3d) viennent de l'extérieur du gouvernement. Au sous-alinéa 3d)(i), on trouve les représentants des six plus grandes compagnies de grain, c'est-à-dire les trois syndicats de blé, l'UGG et *Pioneer and Cargill*. La deuxième catégorie représente les compagnies de grain intermédiaires, par exemple *Parrish and Heimbecker Limited*.

Les sous-alinéa 3d)(iii) prévoit la représentation des titulaires de permis d'exploitation des petits élévateurs. On pense par exemple à l'élévateur de Weyburn. Ensuite, les représentants des deux compagnies de chemins de fer. À la page suivante, un représentant des transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs. Certains députés se demandent peut-être ce que signifie l'expression «titulaire de permis d'exploitation d'élévateur de transformation». Ce sont les concasseurs et les broyeurs. On pense par exemple à la société *CPS Foods Ltd.* de Saskatchewan. Enfin, trois membres représentant les producteurs de grain et trois autres représentant les utilisateurs de grain de provende.

[Text]

For the sake of brevity, I would like to pass over, if the committee agrees, Clauses 4 through to 12. These are largely procedural, having to do with appointments, procedure, terms of office and that sort of thing.

Clause 12 spells out the three principal duties and functions of the Senior Grain Transportation Committee. The first of these is to develop recommendations for the minister and the administrator on performance objectives for all system participants. System participants includes the railways but also includes others engaged in the shipping and handling of grain. Second, the committee has the task of defining ways of improving the capacity and efficiency of the grain transportation and handling system. Finally, it would take over functions that are carried out now by a committee already in existence, although with no statutory base; and this has to do with the allocation of railway cars.

Then, beginning in Clause 13, comes the Grain Transportation Agency Administrator; and on page 7, Clause 17, the functions of the administrator are defined: Clause 17.(1)(b), recommendations on capacity and efficiency; Clause 17.(1)(c), implementation of measures for that purpose; Clause 17.(1)(e), review of the procedures for railway car allocation. The administrator's actual responsibility for car allocation is found in Clause 33, which we will be coming to in a few minutes.

• 1605

In Clause 17.1)(f), there is a point worth noting there.

The Administrator may . . .

(f) in consultation with the Committee, review the role of the Committee in grain transportation . . .

—to identify ways of strengthening that role.

Dr. Gilson recommended in his report that the committee actually should have an executive decision-making role; that it should function as a board of directors.

During the proceedings of the central co-ordinating agency task force to which I referred, there was general agreement that might be too ambitious initially, and that the committee should have an advisory function—a function of making recommendations—executive decision-making, decisions for which responsibility would have to be taken. That would have to rest with the minister and with the administrator. That is the significance of Clause 17 (1)(f).

Turning the page, I would like for the moment not to deal with the first part of Clause 18.(1)(a), because I will be explaining what I call the “rate-setting cycle”. I will come to that a little later.

Clause 18.(1)(c), (d) and (e) refer to the question of performance objectives. Everyone is agreed that railway performance under the new system will be of first importance. However, as the discussions in the central co-ordinating agency task force proceeded, it also became clear at quite an early point that the railways are only one link in the chain. It starts with the delivery of grain by the producer, the handling

[Translation]

Si le Comité est d'accord, pour accélérer, j'aimerais laisser tomber les articles 4 à 12. Ces articles portent sur les formalités du Comité, les nominations, le mode d'exploitation, les mandats, etc.

L'article 12 donne les trois principales fonctions du Comité supérieur du transport du grain. La première fonction du comité consiste à faire des recommandations au ministre ou à l'administrateur sur les objectifs de résultat des participants. Parmi les participants, on compte les chemins de fer et également tous les autres intervenants dans l'expédition et la manutention du grain. Deuxièmement, le comité doit recommander des mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport et de manutention du grain. Enfin, le comité doit faire siennes les fonctions d'un comité qui existe bien qu'il ne soit pas prévu dans une loi; c'est-à-dire qu'il doit recommander l'affectation des wagons.

A l'article 13, on prévoit la nomination d'un administrateur de l'Office du transport du grain; à la page 7, l'article 17, on définit les fonctions de l'administrateur: l'alinéa 17.(1)b) habilite l'administrateur à faire des recommandations sur la capacité et l'efficacité du système; l'alinéa 17.(1)c) prévoit la mise en oeuvre des mesures à cette fin; l'alinéa 17.(1)e) prévoit l'examen des modalités d'affectation des wagons. Les pouvoirs réels d'affectation des wagons de l'administrateur découlent de l'article 33, auquel nous viendrons dans quelques instants.

A l'alinéa 17.(1)f), on remarque une disposition intéressante.

L'administrateur peut . . .

f) en consultation avec le Comité, examiner le rôle joué par celui-ci dans la politique du transport du grain.

. . . en vue de déterminer les moyens de renforcer ce rôle.

M. Gilson recommandait dans son rapport que le Comité ait des pouvoirs réels de prise de décision; qu'il agisse en quelque sorte en tant que conseil d'administration.

Pendant l'étude qu'a faite le groupe de travail sur l'organisme central de coordination, on a convenu que ce projet est peut-être un peu trop ambitieux et que le Comité devrait avoir un rôle consultatif, pour faire des recommandations plutôt que d'avoir des pouvoirs de décision qui impliquent des responsabilités correspondantes. Ces responsabilités reviennent au ministre et à l'administrateur. Voilà ce que signifie l'alinéa 17(1)f).

A la page suivante, je préférerais ne pas traiter tout de suite de l'alinéa 18.(1)a), parce que dans un instant, j'expliquerai ce que j'ai appelé le cycle de détermination des taux.

Les alinéas 18.(1)c), d) et e) portent sur les objectifs de résultat. Tous conviennent que les résultats des chemins de fer dans le nouveau régime seront primordiaux. Cependant, toujours pendant les discussions du groupe de travail sur l'organisme central de coordination, on s'est rendu compte assez rapidement que les chemins de fer ne sont qu'un maillon de la chaîne. Cette chaîne commence à la livraison du grain par le producteur, passe par la manutention du grain par les

[Texte]

of that grain by the elevator companies, the movement of it by the railways and the unloading of it at the terminals.

Therefore, you could only hold the railways accountable for that part of that chain which they themselves constitute. If the grain was not available at the elevators or was not unloaded at the terminals, it would be very difficult to hold the railways to account for their failure to perform.

There was more generally a recognition in the task force that, if the costs of grain transportation were to be held down, it would be necessary for all parties to play their parts in improving the efficiency of the system, in streamlining it, removing bottlenecks and thereby, in the end, reducing the actual costs of handling grain, transporting grain.

Members have some interest, I think, in the point in Clause 18.(1)(e), where there is a reference to developing a "notional scheme".

The Chairman: I am sorry Mr. Kroeger; I am going to have to interrupt you at this point, regretfully. The bells are ringing. I am informed the vote will be taking place within a few minutes and, therefore, I suspend this sitting of the committee until immediately following the vote.

• 1608

• 1642

The Chairman: Order, please.

After that short recess, we will continue with Mr. Kroeger's explanation of the bill.

Would you continue please, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Thanks, Mr. Chairman.

I think I took up about 10 minutes; I will try to finish in 20, if that is agreeable.

I had left off at Clause 18, on page 8, and I was talking about 18.(1)(e), which refers to developing what is called a notional scheme of sanctions applicable to the railways, and awards and sanctions to other system participants. I have mentioned that there was a general recognition in the task force that each of the participants in the system had to play its part. There was also an acceptance that each of them had to accept responsibility for functioning effectively. However, it was recognized that this was going to be rather complex as opposed to a simple system of penalties on the railways.

A broader system of this kind with a chain of accountability, which is in fact what exists, would require a trial period. So the administrator's first responsibility will be to work out a system of targets, devise a tentative set of penalties, and possibly awards, and see how those work against what actually happens for the initial three years.

[Traduction]

élévateurs, le transport de ce grain par les chemins de fer et son déchargement au terminal.

Par conséquent, les chemins de fer ne peuvent être tenus responsables que de leur propre maillon de la chaîne. Si le grain n'est pas livré à l'élévateur, s'il n'est pas déchargé au terminal, on peut difficilement reprocher aux chemins de fer de ne pas avoir atteint les objectifs de résultat.

On a également reconnu au sein du groupe de travail que si nous voulons maintenir à un niveau le plus bas possible le coût du transport du grain, toutes les parties devront chercher à améliorer l'efficacité du système, à accélérer la manutention et le transport du grain, à éviter les embouteillages, ce qui, en définitive, réduira le coût réel de la manutention et du transport du grain.

Je crois que les députés s'intéressent à l'alinéa 18.(1)e) où l'on fait référence à l'élaboration d'un système théorique.

Le président: Excusez-moi, monsieur Kroeger; je dois malheureusement vous interrompre. La sonnerie nous convoque à la Chambre. On me dit que le vote aura lieu dans quelques minutes et par conséquent, je déclare que la séance est levée temporairement et que nous reviendrons immédiatement après le vote.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Après cette petite interruption, nous allons continuer en écoutant les explications de M. Kroeger relatives au projet de loi.

Voulez-vous continuer, s'il vous plaît, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Merci, monsieur le président.

Je pense avoir déjà pris 10 minutes environ. Je ferai mon possible pour terminer en 20 minutes, si cela vous convient.

J'en étais à l'article 18, page 8, et plus particulièrement à l'alinéa 18.(1)e), qui prévoit un système théorique de sanctions applicables aux compagnies de chemin de fer, ainsi que de primes et de sanctions s'il s'agit d'autres participants. De façon générale, je l'ai déjà indiqué, le groupe de travail était bien d'avis que chaque participant devait absolument jouer le jeu. Par ailleurs, chacun d'entre eux doit accepter l'entière responsabilité de ses résultats. Toutefois, ce système est apparu relativement complexe, si on le compare à de simples sanctions qui seraient appliquées aux compagnies de chemin de fer.

Un système d'une telle portée, impliquant une répercussion en chaîne des responsabilités, ce qui correspond bien à la réalité des choses, requiert une période d'essai. La première responsabilité de l'administrateur sera donc de prévoir un ensemble d'objectifs, de sanctions et de primes, et de voir comment cela fonctionne pendant les trois premières années, par rapport à ce qui se passe actuellement.

[Text]

Then, if I can turn to Clause 21, on page 10, at the end of the 1985-86 review, after that three-year run-in period, the Governor in Council would have the authority to establish a system with teeth where you could have actual financial sanctions and, if they proved practicable, a system of actual awards to system participants other than the railways.

This is the sort of thing that members of the task force were somewhat uncertain about. They regarded it as a desirable thing to try to develop. They were not sure exactly how it would work, and that is exactly why they said let us have a three-year run-in period and see what we can work out that would function reasonably well. If we are successful, then after the 1985-86 review the committee and the administrator can recommend to the government that the Governor in Council bring into force a system of awards and sanctions, or perhaps just a system of sanctions that could be levied against the railways.

The nature of those sanctions is specified in Clause 21.(2). This is essentially the formula of penalties that Dr. Gilson recommended; but, to translate a rather complex formula into dollars, if you had a system of full compensation to the railways today and this clause were operative the financial penalties brought to bear against them could be of the order of \$45 million to \$50 million for the two railways combined. By the time the 1985-1986 review is completed, the level of penalties that could be levied against the railways would be of the order of \$75 million. It is always a percentage of the costs so that would continue to increase.

• 1645

The next clause is probably self-explanatory to members of the committee. It is a system of parliamentary review by committees before the system of awards and sanctions would come into force after the 1985-1986 examination of how it had been working.

Clause 29 on page 12 is the next one I would like to turn to. Perhaps here I could group together for the committee the various kinds of obligations and controls that are laid on the railways. Clause 29.(1) requires the railways to submit a statement of the investments that they made in the year that was just completed, the investments that they are making in the year in which the statement is filed and their planned investments for the following year.

Mr. Benjamin: Guaranteed?

Mr. Kroeger: They are required in each case each year to submit that sort of three-year investment picture. They also are required to report on their expenditures on the maintenance of grain-dependent branch lines. The commission in 29.(2)—this is the Canadian Transport Commission—has the responsibility of monitoring these investment programs and of reporting to the minister concerning the appropriateness of those investments. If members of the committee would like to skip forward briefly to Clause 55 on page 29 of the bill, there is a further clause there which empowers the minister, if the

[Translation]

Si je puis maintenant passer à l'article 21 de la page 10, l'on voit qu'après les trois premières années d'essai, à la fin de la période de 1985-86, le gouverneur en conseil sera habilité à fixer par règlement les sanctions financières qui seront effectivement appliquées, et si cela est possible, les primes qui seront allouées aux participants autres que les compagnies de chemins de fer.

Voilà qui a posé un certain nombre de problèmes aux membres du groupe de travail. Ils trouvaient d'un côté que cela valait la peine d'essayer. Par ailleurs ils ne savaient pas exactement comment cela pourrait marcher, et c'est ce qui les a amenés à accepter l'idée d'une période d'essai de trois ans, pour voir comment on pourrait s'en sortir de façon raisonnable. Si cela fonctionne, et après l'examen de 1985-1986, le Comité et l'administrateur pourront recommander au gouvernement que le gouverneur en conseil applique un système de primes et de sanctions, ou peut-être tout simplement un système de sanctions qui serait appliqué aux compagnies de chemins de fer.

Ces sanctions sont précisées au paragraphe 21.(2). Cela reprend pour l'essentiel la formule recommandée par M. Gilson; et, pour quantifier cette formule assez complexe—en supposant que l'on ait déjà aujourd'hui un système d'indemnisation intégrale des sociétés de chemins de fer—les sanctions prévues pourraient être de l'ordre de \$45 à \$50 millions pour les deux sociétés de chemins de fer réunies. D'ici 1986, date à laquelle l'examen sera fait, le niveau de ces sanctions imposées aux compagnies de chemins de fer pourrait atteindre 75 millions de dollars environ. Puisque qu'il est calculé en fonction des coûts, cela devrait continuer à augmenter.

L'article suivant est sans doute clair pour les membres du Comité. Il s'agit de saisir des comités parlementaires de l'ensemble de cette question, avant que le système de primes et de sanctions n'entre effectivement en vigueur après l'examen de 1985-1986, afin que l'on fasse un bilan de cette période d'essai.

J'aimerais maintenant passer à l'article 29 de la page 12. Je vais peut-être, pour plus de clarté, grouper un certain nombre d'obligations et de mesures de contrôle qui sont imposées aux compagnies de chemins de fer. Le paragraphe 29.(1) exige que les compagnies de chemins de fer soumettent une déclaration annuelle indiquant les investissements qu'elles a faits pendant l'année précédente, ainsi que ses principaux projets d'investissements pour l'année de la déclaration et la suivante.

M. Benjamin: Est-ce bien garanti?

M. Kroeger: Chaque société est tenue de soumettre, chaque année, cette déclaration portant sur trois années d'investissement. Chaque compagnie doit également présenter les dépenses faites pour l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain. La commission visée au paragraphe 29(2)—il s'agit de la Commission canadienne des transports—a pour responsabilité de contrôler ces programmes d'investissement et de faire rapport au ministre sur la mesure dans laquelle ces programmes se justifient. Si les membres du Comité veulent bien passer rapidement à l'article 55 de la page

[Texte]

investments of the railways are judged to be inadequate to meet the needs of the system, under Clause 29.(2) to withhold an amount which in the minister's opinion—and there is no specified limit—is equal to what they ought to have spent either on the maintenance of grain-dependent branch lines or in grain related investments generally. I referred a minute ago to the performance objectives. I have shown you the statement of investments and plans and the action the minister can take if the investments are found to be inadequate. I would add to that that separately in Section 262 of the Railway Act, the CTC and the government are empowered to direct railways to make investments where that is considered to be necessary. Section 262 has not been applicable as long as the railways were losing money moving grain. Now that a compensatory system is to be established under this bill, Section 262 will apply to grain movement as it does to any other kind of railway investment.

I would like to move from there, Mr. Chairman, on to Part II of the bill which begins on page 15. Part II and Part III of the bill are the sort of thing on which one could either spend two days or 10 minutes and I have 10 minutes. To simplify or to give members of the committee at least an initial sense of how the system would work, we have two very short papers which I would ask the secretary of the committee to distribute if you agree, Mr. Chairman. Each of them is less than two pages long. The first one is entitled *Rate Determination*. Mr. Chairman, could I have the secretary distribute the two sets of papers that I gave her during the recess?

The Chairman: Sorry, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The first of these papers is called *Rate Determination*. How is the rate setting system going to work? One starts off with the central principle that you set the freight rate each year at a level that is intended to recover the railway's eligible costs.

• 1650

It is a cost-based system. Now, initially, you would be working off the cost base that was established by Dr. Gilson in his consultations a little over a year ago.

In 1986 the CTC are required to do again a full-scale costing review and to establish a new cost base, and in between those reviews, which are to take place every four years, the CTC will use its cost indices to establish what the cost change from the one year to the next is off of the base that is established in the quadrennial review.

CTC will also take account of cost savings. For example, if the government buys another 1,000 hopper cars, that reduces the cost of moving grain, because it increases the efficiency of the system. So the CTC will make these cost adjustments to the extent it can year by year, and then every four years it does the full-scale review to establish the new cost base.

[Traduction]

29, ils verront qu'il y a là des dispositions permettant au ministre, s'il juge que les investissements des compagnies ne sont pas justifiés, de se fonder sur le paragraphe 29.(2) pour retenir sur les versements destinés à une compagnie un montant qu'il estime—aucune limite n'est prescrite—égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel destiné au mouvement du grain. J'ai parlé il y a quelques instants des objectifs de résultat. Je vous ai également parlé de la déclaration relative aux projets d'investissement et ensuite des mesures que le ministre peut prendre s'il juge que ces investissements ne sont pas conformes à l'esprit de la loi. À cela j'aimerais maintenant ajouter que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer permet à la CCT et au gouvernement d'exiger des chemins de fer certains investissements jugés indispensables. Bien sûr, tant que les compagnies de chemins de fer perdaient de l'argent sur le transport des grains, cet article ne pouvait pas être appliqué. Maintenant que nous allons, grâce à ce projet de loi, disposer d'un système d'indemnisation, l'article 262 pourra prendre pleinement effet, en matière de transport des grains, comme pour tout autre investissement des compagnies de chemins de fer.

J'aimerais maintenant passer, monsieur le président, à la partie II du projet de loi, qui commence à la page 15. L'on pourrait consacrer aux parties II et III du projet de loi, aussi bien deux jours que dix minutes, et je n'ai ici que 10 minutes. Nous avons rédigé deux brefs résumés qui donneraient aux membres du Comité, en simplifiant, une première idée de la façon dont le système fonctionnerait, et je demanderai peut-être, monsieur le président, à la greffière de bien vouloir les distribuer. Chacun fait moins de deux pages. Le premier est intitulé «Détermination des taux». Monsieur le président, pourrait-on demander à la greffière de distribuer ces deux résumés, que je lui ai donnés pendant l'interruption?

Le président: Excusez-moi, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Le premier de ces documents est intitulé «Détermination des taux». C'est-à-dire comment l'on va fixer le barème. L'on part du principe que l'on fixe annuellement le barème du fret, à un niveau permettant de recouvrer les coûts admissibles estimatifs.

C'est un système fondé sur les coûts. Vous auriez d'abord à vous servir des coûts qui ont été établis par M. Gilson, il y a un peu plus d'un an, lors de ses consultations.

En 1986, la CCT doit procéder à un nouvel examen des coûts, et fixer une nouvelle base; dans l'intervalle séparant les examens successifs qui doivent avoir lieu tous les quatre ans, la CCT fixera annuellement un indice d'ajustement, par rapport au coût de base qui est fixé tous les quatre ans.

La CCT tiendra donc également compte des éventuelles économies que peuvent faire les sociétés. Si par exemple l'État fait l'acquisition de 1000 wagons-trémis supplémentaires, le coût unitaire de transport en sera d'autant réduit pour les participants. La CCT doit donc procéder à des rajustements annuels dans la mesure du possible, et tous les quatre ans à un

[Text]

So you use two factors: The CTC by this process establishes what the cost of moving a tonne of grain is, and the administrator supplies the data on how many tonnes of grain are likely to be moved in a crop year. Those two together establish the amount of money you have to raise by the rate system in order to cover the railways' costs.

The latter part of the short paper on rate determination includes some technical points which I will not take the committee's time up with now, but it really talks about how you get a freight rate from any given point in the system and how you divide up the costs in any given year as between the government's share and the producer's share. I am sure the committee will want to come back to that.

The other paper, which is distributed, is on the rate-setting cycle. I think it is self-explanatory. At the end of February, the administrator gives a forecast of what tonnage of grain he thinks is going to move in the crop year beginning August 1. By April 30, the commission has to have finished its calculation of what the railways' costs are going to be. It uses those unit costs and the forecast of grain volumes to prescribe a rate scale; and the rate scale is intended to recover the costs the railways would incur in moving that volume of grain. The railways then publish a tariff, as it is called, for each point in the system which is based on that rate scale that the CTC gives them, and those rates take effect on August 1.

Now, the latter part of the paper talks about the kind of corrective process you have to go through. In February, you have to make a forecast of how much grain is going to move from August 1 to July 31, and to move a million tonnes of grain costs in the order of \$25 million, \$26 million. So if your forecast of grain volumes is too low, then you have set the freight rate too low to recover the costs of moving that volume of grain. If the forecast of grain movements turns out to be a million tonnes too high, then the freight rate on that basis will be set at a level that will recover \$25 million, \$26 million a year more than it ought to recover. So there is then a process of introducing adjustments to the freight rate in subsequent years to compensate for the variance between the forecast and the actual.

I will not I think, Mr. Chairman, dwell any longer for the moment on Part II of the bill, although I recognize its complexity, except I think I should pause briefly on page 22 of the bill to look at Clause 43. Clause 43 requires every rate in the railways' tariff to be derived from that base rate scale that the CTC promulgates, and that locks us in to a system of freight rates right across the prairies.

• 1655

However, if ways can be found of reducing the costs at certain points, or by certain measures at certain points, a provision is included in Clause 45 for shippers to negotiate with the railways, and the initiative will rest with the shippers, to go to the railways and to propose, for example, weekend loadings and to negotiate a rate which is lower than the rate

[Translation]

examen complet permettant de fixer le coût de base de référence.

Deux facteurs entrent donc en ligne de compte: la CCT fixe le coût de transport d'une tonne de grain, et l'administrateur indique combien de tonnes l'on prévoit transporter au cours d'une campagne donnée. Ces deux chiffres permettent de calculer la somme qu'il faudra collecter, dans le cadre du système des taux, pour couvrir les coûts des compagnies de chemins de fer.

La dernière partie de ce résumé sur la détermination des taux expose un certain nombre de points techniques, dont je ne vais pas maintenant entretenir le Comité; on y explique en effet comment calculer le taux de transport d'un point à un autre en répartissant ensuite les coûts d'une année donnée entre l'État et le producteur. Je suis sûr que le Comité, à un moment ou à un autre de ses discussions, reviendra là-dessus.

L'autre résumé concerne le calendrier de fixation des taux. Je crois qu'il est assez clair. À la fin du mois de février, l'administrateur fournit des prévisions de tonnage relatives au transport de grains pour la campagne agricole commençant le 1^{er} août. Le 30 avril, la Commission doit avoir terminé son calcul des coûts des compagnies. À partir du coût unitaire et des prévisions de mouvement de grain, on établit un barème; le barème doit permettre de recouvrer les coûts assumés par les compagnies pour le transport du grain. Les compagnies publient ensuite un tarif, comme on l'appelle, pour chaque point du système et calculé à partir du barème que la CCT leur communique, et lesdits taux entrent en vigueur le 1^{er} août.

La dernière partie de cette note explicative concerne les corrections que l'on est éventuellement obligé d'effectuer. Au mois de février, vous faites une prévision de transport de grain allant du 1^{er} août au 31 juillet, or le transport d'un million de tonnes coûte quelque chose comme 25 ou 26 millions de dollars. Si donc vos prévisions sont insuffisantes, le fret aura été également fixé trop bas en fonction des coûts à recouvrer. Si par contre vous vous êtes trompés d'un million de tonnes en trop, le taux fixé à partir de cela permettra de recouvrer de 25 à 26 millions de dollars en trop. Il faudra donc prévoir d'une année à l'autre des modalités de correction permettant de compenser les erreurs de prévision.

Je ne m'attarderai pas plus longtemps, monsieur le président, pour le moment sur la partie II du bill. Je vais tout de même aborder rapidement à la page 22, l'article 43. Celui-ci fixe la façon dont les taux du tarif sont calculés à partir du barème de la CCT, ce qui impose les mêmes taux d'un bout à l'autre des Prairies.

Cependant, si l'on peut réduire certains coûts grâce à certaines mesures, l'article 45 prévoit que l'expéditeur et la compagnie de chemins de fer peuvent négocier, à l'initiative de l'expéditeur, des tarifs de weekend par exemple, qui sont inférieurs au taux fixé à la CCT. Lorsqu'un expéditeur et une compagnie peuvent s'entendre là-dessus, la compagnie peut

[Texte]

that is prescribed by the CTC. And if a shipper and a railway company reach agreement on that, then the railway can apply to the CTC to have that discounted rate included in its tariff.

In Clause 47, there is an appeal. If someone wants to object to the railways' charging less than the CTC prescribes, they can do so, and the CTC looks at that under the public interest sections of the National Transportation Act.

I would like to go from there to Part III. This describes the system of government payments. And again, the formulas are complex. We would be glad to explain this to members of the committee, but obviously I should not take time to do that today. But basically, what this Part does is establish what the freight rate would need to be to recover the railways costs. Part of that freight rate is going to be paid by the individual grain producer when he takes his grain to the elevator. And each year, a certain percentage of it will be defined as being for the producer's account. Next year, I suppose the percentage might be of the order of 21%. That is a figure I pull out of the air, but it is in that range.

The balance of the moneys required by the railways are paid to them, and the authorization for that is in Clause 55 on page 29 running over to page 30; that in effect, if it costs \$30 to move a tonne of grain in a particular year, you might have the freight rate at the elevator set at a level of \$10, and any producer who delivers grain will pay \$10 a tonne, and then the other \$20 a tonne entitlement that the railways earn by moving that grain is paid in instalments directly by the government to the railways.

And that takes us into the controversial method of payment question about which again I am sure there will be discussion.

In the two minutes I have left, Mr. Chairman, I would like to touch just on Part IV of the bill, page 31. This prescribes the review for 1985-1986, with a clear recognition that one is breaking new ground. And after a couple of years of operating with the new system, it will be necessary to see how it is working and to make whatever correctives are required.

Page 32, Clause 59.(a) in effect talks about whether that formula in which the producers bear a certain percentage of the cost increase in a year and the government bears a certain percentage, whether the formula in this bill is appropriate. There is a reference to what has come to be called the safety net, the relationship between transportation costs and the price of grain. There is a reference to the producer's ability to pay. All of these are to be examined in the 1985-1986 review.

The controversial question of the method of payment is to be examined under Clause 59.(b). Clause 59.(c)—you will have had a couple of years or so of working with that notional system of awards and sanctions. That is to figure in the review before it can be implemented under Clause 21, after 1985-1986.

And finally in Clause 59.(d), there is the question of rate setting, whether the rate setting arrangement we have in this

[Traduction]

faire une demande auprès de la CCT pour faire inscrire ces réductions dans son tarif.

A l'article 47 il est question de la possibilité d'appel. Toute personne qui désire s'opposer à ce que la compagnie exige des taux inférieurs à ceux de la CCT, en a la possibilité; la CCT instruit la requête conformément aux dispositions relatives à l'intérêt public de la loi nationale sur les transports.

Je voudrais maintenant passer à la partie III. Elle décrit le système des versements de l'État. Là encore les formules sont complexes. Nous aimerions pouvoir les expliquer aux membres du Comité, mais je n'en aurai de toute évidence pas le temps aujourd'hui. En fait, cette partie prévoit comment le taux de transport doit être calculé pour permettre de recouvrer les coûts des compagnies de chemins de fer. Une partie de ce taux sera à la charge du producteur de grains au moment où il va avec sa marchandise à l'élevateur. On fixera chaque année le pourcentage revenant au producteur. L'an prochain, par exemple, le pourcentage pourrait être de 21 p. 100. C'est un chiffre que je vous cite un peu comme ça, mais c'est l'ordre de grandeur.

La différence exigible par les compagnies de chemins de fer leur sera payée, cela fait l'objet de l'article 55 des pages 29 et 30; supposons donc que le transport d'une tonne de grain coûte \$30, le taux à l'élevateur est fixé à \$10, ce que le producteur qui livre son grain paiera, tandis que les 20 autres dollars par tonne, auxquels les chemins de fer ont droit pour le transport, leur seront versés à tempérament, directement, par l'État.

Ceci pose donc la question très controversée des méthodes possibles de paiement, qui donneront lieu certainement à de nombreuses discussions.

Dans les deux minutes qui me restent, monsieur le président, j'aimerais aborder la partie IV du projet de loi, page 31. Cette partie fixe les modalités de l'examen de l'année 1985-1986, et il s'agit ici d'une innovation. Après quelques années de fonctionnement de ce nouveau système, il sera nécessaire de réviser l'ensemble et d'y apporter d'éventuelles corrections.

Il est question à la page 32, alinéa 59.a), du bien-fondé des dispositions de la loi relative à la répartition des augmentations de coût entre l'État et les producteurs de grain. Il y est d'ailleurs mention de ce que nous appelons maintenant une marge de sécurité, c'est-à-dire le rapport entre le coût du transport et le prix du grain. On parle également de la solvabilité du producteur. Tout cela sera pris en considération au moment de l'examen de 1985-1986.

La question très controversée de la méthode de paiement fait l'objet de l'alinéa 59.b). En ce qui concerne le paragraphe 59.c), je dirais que vous aurez eu la possibilité pendant quelques années de voir ce que donne ce système de primes et de sanctions. Tout cela fera partie de l'examen avant que, conformément à l'article 21, le nouveau régime n'entre en vigueur, c'est-à-dire après 1985-1986.

Finalement, à l'alinéa 59.d), il est question du bien-fondé de la méthode adoptée pour fixer les taux, dans le projet de loi;

[Text]

bill is the right one or whether someone has been able to devise a better one.

Part V is a routine section in the bill. It is simply the regulation-making power.

Part VI is the various consequential amendments. Clause 62 permits the government to sell coal from the Dominion Coal blocks at more than the prescribed \$2 a tonne, which is in the 1897 Crow's Nest Pass Act.

There are certain other provisions which I think are explained on the right side of the bill, as it appears before the committee.

• 1700

Finally, on Part VII, there are certain transitional measures on how we would go about striking the freight rate and estimating volumes for the crop year in which this bill would take effect.

I think my time is up, Mr. Chairman. I will stop there.

The Chairman: Thank you, Mr. Kroeger. I must say you kept well within your self-imposed time limit.

Mr. Minister, did you wish to comment now?

Mr. Pepin: I just wish to comment on the complexity aspect of the bill. There are a great number of reasons why it is complicated. The subject is complicated by itself, but more fundamentally freight rates, I understand, are always complicated. This one is particularly complicated. I am not saying anything particularly brilliant when I say this, but the fact that it is a statutory rate, the fact that it has to be found in the law is an element of the complexity. The rates are always complicated. Then, if you put them in a law, of course, that will make them complicated too. But that is part of the guarantee that is given to the farmer, that the statutory regime, the regime itself, will be guaranteed in law. Consequently, it is . . . I recall many of you complaining that the bill was complicated—inevitable, because of the subject itself and the fact that it has to be put in legal terms.

Mr. Benjamin: That means you should not have bothered in the first place.

Mr. Pepin: We know your view, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You have not listened.

Mr. Pepin: I have said repeatedly that in my view the statutory regime is a better protection to the farmer than the fixed rate, because under the fixed rate—I know you have got ideas on the subject—there was indeed an advantage, but there was no obligation on the railways to carry the stuff under the fixed rate. Consequently, you had a right . . .

Mr. Benjamin: That is not true.

[Translation]

quelqu'un d'autre aurait peut-être une meilleure proposition à faire.

La partie V est, comme très souvent, cette partie où l'on fixe les modalités des pouvoirs réglementaires.

La partie VI concerne les modifications corrélatives. L'article 62 permet notamment à l'État de vendre du charbon des terres houillères du Canada à un tarif supérieur aux \$2 prescrits par tonne, comme cela était prescrit par la Loi du Pas du Nid-du-Corbeau de 1897.

Vous trouverez ensuite sur les pages de droite un certain nombre d'explications concernant certaines dispositions.

Enfin, la partie VII prévoit des dispositions transitoires concernant la façon dont on établit le barème et dont on fait les estimations des volumes de la campagne agricole au cours de laquelle ce projet de loi entrerait mis en vigueur.

Monsieur le président, il me semble que mon temps de parole est écoulé. Je m'arrête ici.

Le président: Merci, monsieur Kroeger. Eh bien, je vois que vous avez respecté la durée de votre intervention que vous vous étiez vous-même fixée.

Monsieur le ministre, voulez-vous faire des observations maintenant?

M. Pepin: Je tiens seulement à souligner la complexité du projet de loi. Sa complexité est attribuable à diverses raisons. Le sujet en soi est complexe mais il semblerait que les taux sont toujours compliqués. Celui-ci l'est particulièrement. Je ne fais pas d'annonce brillante en disant ceci, mais la complexité est accrue du fait qu'il s'agit d'un taux prévu par la loi. Les taux sont toujours compliqués. Lorsqu'ils figurent dans un texte de loi, cela complique les choses. Mais cela fait partie de la garantie donnée à l'agriculteur que le régime est protégé par la loi. Je me souviens des plaintes formulées par bon nombre d'entre vous au moment où le projet de loi fut présenté; cette complexité est inévitable, étant donné le sujet du projet de loi et du fait que des dispositions doivent être rédigées en termes techniques.

M. Benjamin: Autrement dit, vous n'auriez tout simplement pas dû vous intéresser à la question.

M. Pepin: Nous savons ce que vous en pensez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous n'avez rien compris.

M. Pepin: J'ai dit à plusieurs reprises que le régime obligatoire représente une meilleure protection de l'agriculteur qu'un taux fixe; je sais que vous avez vos propres idées là-dessus, mais les sociétés ferroviaires ne sont pas obligées de transporter les céréales à un taux fixe. Par conséquent, vous aviez droit . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai.

[Texte]

Mr. Pepin: —but the capacity of exercising this right in many instances, that is quite true.

Mr. Benjamin: That is not true.

The Chairman: Order, please.

Mr. Pepin: In the legal interpretation, in the cases under Section 262 of the Railway Act, the court said repeatedly, though in some instance they held the railways responsible for putting the facilities, but in some cases they said they could not force the company to do what was economically unviable to them. You know that very well; you took exception to that decision of the courts.

Mr. Benjamin: On stock cars, yes.

The Chairman: Before we proceed any further and in order that we can operate within our timeframe and can be properly organized, we are going to have to deal with a few housekeeping matters. I will try to do it as briefly as possible so we do not take up much time of the witnesses or the committee in housekeeping details. We have authority in our reference to hire such staff as is deemed necessary. I would like to know from the committee how they wish to proceed with that, because obviously in the period from now until July 25 we are not going to be able to get together as a committee. I think we have some necessity to hire some staff before that date to do some work in the interim.

There is an expert in railway law and funding of the CTC by the name of Mr. Keith Thompson. The CTC will grant him leave to be seconded to this committee for the duration of our hearings, and I have talked to him. I have seen his CV, as I know at least one other member of the committee has, and I wonder if the committee would authorize the hiring or the retaining of Mr. Thompson. We should be doing this in a subcommittee meeting, I realize. I might point out to the committee that he will be seconded and the only cost to the committee will be his incidental expenses while he is with us.

Mr. Flis.

Mr. Flis: I would move that Mr. Keith Thompson be seconded to the transport committee for the duration of the hearings.

Motion agreed to.

• 1705

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have no disagreement about retaining Mr. Thompson. I know he is a very competent individual. But I hope that it is understood that in his duties of informing the committee Mr. Thompson will not rely just on the basic assumptions that the government has used in arriving at this bill, one of them being, for example, that the railways lose money hauling grain, which is a mythology the government and the railways use as an assumption and on which they base the legislation. There are other assumptions which I would hope our researchers and members of the committee will examine, as well as the one the government is using. I am confident that Mr. Thompson or anyone else we retain will just not use research based on assumptions arrived at by the

[Traduction]

M. Pepin: ... mais vous pouvez exercer ce droit dans bon nombre de cas, c'est exact.

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Pepin: Il ressort de la jurisprudence établie à propos de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer que les tribunaux ne peuvent pas obliger les compagnies de chemins de fer à agir d'une façon qui ne leur était pas rentable, bien que dans certains cas, ils aient tenu les sociétés ferroviaires responsables des installations. Vous le savez très bien; vous avez décrié la décision des tribunaux.

M. Benjamin: Oui, en ce qui concerne les wagons à bestiaux.

Le président: Avant de poursuivre la discussion, il faudra discuter de certaines questions d'administration, ce qui nous permettrait de respecter notre échéancier et de nous organiser. Je vais tenter de régler cela le plus tôt possible de façon à ne pas empiéter sur le temps des témoins ou des membres du Comité. Notre ordre de renvoi nous autorise à embaucher le personnel nécessaire. J'aimerais savoir comment les membres du Comité veulent donner suite à cet ordre de renvoi car d'ici au 25 juillet, nous ne pourrions pas nous réunir en tant que comité. Entre temps, il faudrait embaucher des personnes qui se chargeraient de certains travaux.

Il se trouve qu'il existe un spécialiste du droit des chemins de fer et du financement de la CCT, du nom de Keith Thompson. La CCT lui permettra de s'absenter s'il est affecté à ce Comité pour la durée de nos audiences; je l'ai pressenti. J'ai étudié son curriculum vitae et je sais qu'un autre membre du Comité l'a fait; le Comité donne-t-il l'autorisation de retenir les services de M. Thompson? Je reconnais que nous devrions discuter de cela à une réunion de sous-comité. En outre, je signale aux membres du Comité qu'il nous sera prêté et que nous n'aurons qu'à lui payer les faux frais pendant qu'il travaille pour nous.

Monsieur Flis.

M. Flis: Je propose que M. Keith Thompson soit affecté au Comité des transports pour la durée des audiences.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne m'oppose pas à ce que nous retenions les services de M. Thompson. Je sais qu'il est très compétent. Toutefois, j'espère qu'on comprendra qu'en travaillant pour le compte du Comité, M. Thompson n'acceptera pas d'emblée les hypothèses qui sous-tendent ce projet de loi du gouvernement, dont l'une prétend que les sociétés ferroviaires accusent un déficit au chapitre du transport des céréales; il s'agit là d'un mythe invoqué par le gouvernement et les sociétés ferroviaires, d'une hypothèse sur laquelle ils se basent pour formuler ce projet de loi. Il existe d'autres suppositions que nos documentalistes et les membres du Comité étudieront également, je l'espère, outre celles dont je viens de parler. Je sais que M. Thompson ou toute autre personne que nous pourrions engager

[Text]

railroads, by the coal association or by the Ministry of Transport. There are some other assumptions that are just as relevant and have just as much expertise behind them, and from many other places in Canada.

I place that request upon Mr. Thompson, because I think we should retain him, and I place it on any other kind of material the committee obtains from anyone else as well. I request that the entire research and assistance provided to the committee not be based just on the assumptions that the government starts with.

The Chairman: Mr. Benjamin, I would just point out to you that we have authority to retain what staff the committee deems necessary, and if it is deemed necessary that we should have other professional or expert staff we have the authority to retain them.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly support the motion and totally concur with the committee's engagement of Mr. Thompson.

Just to respond to Mr. Benjamin, I think Mr. Thompson is clearly aware of the fact that he is the servant of the committee, not the servant of the government or the servant of the Ministry of Transport or any agency, and in a large part it will depend upon the direction this committee gives him, and I think he understands that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Motion approved.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would like to make a motion. In view of the discussion we had yesterday and because we needed a clarification, I would move that the alternates named to the Transport committee accompany the members and staff during the hearings on Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, I have another motion: that the chairman, after consultation with members of the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to establish a list of witnesses who shall be heard before the committee and retain such staff as is deemed necessary.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am not sure what the purpose of the motion really is. Is it just to outline the agenda—just to give the power?

The Chairman: Yes, so that when we come back on the 25th we will have something to do.

Mr. Mazankowski: I see.

[Translation]

n'utilisera pas exclusivement les suppositions des sociétés ferroviaires, de l'association de charbonniers ou du ministère des Transports. Il existe d'autres hypothèses qui sont toute aussi pertinentes et qui sont étayées par un nombre aussi important de spécialistes qui viennent de diverses régions du Canada.

Je formule ce souhait à l'intention de M. Thompson, dont nous devons retenir les services, et j'espère qu'on en tiendra compte en étudiant les renseignements fournis par d'autres groupes. Je demande que tous ceux qui travailleront pour le Comité ne soient pas uniquement tributaires des postulats formulés par le gouvernement.

Le président: Monsieur Benjamin, je vous signale que nous sommes autorisés à doter le Comité du personnel nécessaire; si nous estimons que nous devons faire appel à d'autres spécialistes ou d'autres professionnels, nous sommes autorisés à le faire.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'appuie la motion et je suis tout à fait d'accord qu'il convient d'embaucher M. Thompson.

Je reviens à ce dont parlait M. Benjamin; M. Thompson sait très bien qu'il doit servir le Comité, non pas le gouvernement, le ministère des Transports ou un autre organisme; M. Thompson se conformera aux directives que lui donne ce Comité, et je suis sûr qu'il doit le comprendre.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

La motion est adoptée.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'aimerais présenter une motion. Étant donné la discussion que nous avons eue hier, étant donné que nous avons besoin de renseignements, je propose que les substituts nommés au Comité des transports accompagnent les membres et le personnel du Comité au cours des audiences portant sur le bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci, Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur le président, j'ai également une motion à présenter: que le président, à la suite de consultations avec des membres du Sous-comité du programme et de la procédure, soit autorisé à dresser la liste des témoins qui comparaitront devant le Comité et à embaucher le personnel nécessaire.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je ne comprends pas très bien le but de la motion. S'agit-il d'esquisser un programme ou d'autoriser le président?

Le président: Oui; ainsi, lorsque nous reviendrons le 25 juillet, nous pourrions être à pied d'oeuvre.

M. Mazankowski: Je vois.

[Texte]

The Chairman: I can assure you that with that authority I will not go beyond what is necessary at any time. I will always consult with the subcommittee.

Mr. Mazankowski: The questions are arising as to where the committee hearings will take place, and I can appreciate that the clerk has not had an opportunity to do that work, but I am wondering if she could indicate when the location will be set and whether we could be notified in fairly good time, because I am sure that we will be getting calls.

The Chairman: You are quite right, the clerk has not had time to proceed with making travel arrangements. Since we have received this bill, I can assure you that she has been busier than a one-armed armed paper hanger with the itch. She is also compiling a list of those from whom we have had requests for appearances.

• 1710

As soon as that is available, I will have it circulated to the spokesman for each party, whom I assume will consult with their own members and make additions or deletions and so on. Then we can plan our first meetings in each location, and advise of those that everybody agrees on, and at a subcommittee which we will hold on July 25 or 26 we will make some other decisions. But, in the meantime, I may have to make some decisions to have work for us when we come back in that week in July. That is the only purpose for it.

Mr. Mazankowski: Okay, agreed.

The Chairman: We are getting telegrams and telephone calls. I would like to have a subcommittee meeting tomorrow, if possible. I have just been notified by Mr. Benjamin that he cannot be here. I wonder, Mr. Benjamin, could you send somebody in your place?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry; but, as I am sure the committee is aware, the national convention of our party starts tomorrow morning in Regina, and Mr. Althouse and I are due out on a flight at 7.30 a.m., which means, as it is, that we will be late for our convention. Either Mr. Althouse or I would be perfectly willing to sit on a steering committee meeting over the supper hour or after 10 or 11 o'clock tonight. Otherwise, I would be perfectly willing to come back to Ottawa for a day or two next week, whenever it would be convenient to gather a steering committee together. I am sorry, but it is impossible for tomorrow. All of us will be gone.

The House is not sitting. I do not know if the steering committee can properly meet when the House is not sitting; but, even if it can, I would hope that there will be some appreciation from my colleagues in the other two parties that we all go through this same mess every year or two.

Mr. Mazankowski: That is the problem here when you sit on the ground.

The Chairman: Mr. Benjamin, could I make an alternate suggestion? If we had an informal meeting tomorrow and before any action is taken you are consulted . . .

[Traduction]

Le président: Je peux vous assurer que si vous m'autorisez à le faire, je n'exagérerai pas. Je consulterai toujours les membres du sous-comité.

M. Mazankowski: On se demande où les audiences du Comité auront lieu; je sais que le greffier n'a pas encore eu l'occasion d'étudier la question, mais je me demande si elle peut nous dire à quel moment la décision sera prise et si on nous en avisera assez tôt, car nous aurons beaucoup d'appels à ce sujet, j'en suis sûr.

Le président: Vous avez tout à fait raison; le greffier n'a pas encore eu le temps de s'occuper des préparatifs de voyage. Depuis qu'on nous a renvoyé ce projet de loi, elle a été débordée de travail. Elle est en train de dresser une liste de personnes ou de groupes qui ont demandé de comparaître.

Dès qu'elle sera dressée, je ferai distribuer cette liste aux porte-parole des partis; ces derniers, je suppose, demanderont à leurs membres de modifier la liste, s'il y a lieu. Ensuite, nous pourrions planifier nos premières réunions à chaque endroit et signaler les endroits sur lesquels tout le monde s'entend; puis, nous nous rencontrerons à une réunion du sous-comité qui aura lieu le 25 ou le 26 juillet pour prendre d'autres décisions. Mais entre-temps, je dois prendre certaines décisions et préparer le travail que nous aurons à faire au cours de la dernière semaine du mois de juillet. C'est tout ce qui m'intéresse.

M. Mazankowski: Bon, d'accord.

Le président: Nous recevons des télégrammes et des appels téléphoniques. Ne pourrions-nous pas prévoir une réunion du sous-comité demain? M. Benjamin vient de me dire qu'il ne peut pas être là. Monsieur Benjamin, ne pourriez-vous pas envoyer quelqu'un d'autre à votre place?

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette, mais les membres du comité savent sans doute que le Congrès national de notre parti débute demain matin à Regina; M. Althouse et moi-même devons prendre le vol de 7h30; par conséquent, je serai déjà en retard. M. Althouse ou moi-même serions tout à fait disposés à participer à une réunion du comité de direction que l'on pourrait tenir à l'heure du dîner ou plus tard ce soir, vers 22 ou 23 heures. Sinon, je suis tout à fait disposé à revenir à Ottawa pendant un jour ou deux la semaine prochaine, à un moment où il conviendrait de réunir le comité de direction. Je regrette, mais je ne peux pas le faire demain. Nous serons tous partis.

La Chambre ne siège pas. Je ne sais pas si le comité de direction est autorisé à se réunir lorsque la Chambre ne siège pas. Même s'il l'est, j'espère que mes collègues des deux autres partis reconnaîtront que nous passons tous par des moments pareils tous les deux ans environ.

M. Mazankowski: Voilà le hic lorsque vous siégez à droite.

Le président: Monsieur Benjamin, puis-je faire une autre proposition? Si nous tenions une réunion officielle demain et si vous étiez consulté avant qu'aucune mesure ne soit prise . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: —by phone . . . ?

Mr. Benjamin: And if I could be assured that the committee will consider my request that the ministers and officials from the other four departments I mentioned earlier today will be requested to appear before this committee, in the last week of July or whenever, before the closure sets in . . .

The Chairman: I give you an undertaking that we will consider it.

Mr. Benjamin: All right. You will not be able to get me on the phone until next Monday . . .

The Chairman: That is okay.

Mr. Benjamin: —because I will be at the convention.

The Chairman: Leave us a phone number, please.

Mr. Ostiguy:

M. Ostiguy: N'avez-vous pas dit—ou peut-être l'ai-je mal saisi—que les gens qui désirent présenter des mémoires ont une date limite pour le faire? Est-ce que la date a été fixée? C'est-à-dire ceux qui désirent être entendus, plutôt.

Le président: Oui, c'est le 22 juillet.

Mr. Ostiguy: July 22?

The Chairman: Yes, July 22; but the chairman also has discretionary authority to accept briefs after that if there are extenuating circumstances.

All right. I assume the committee now would like to go to questioning of the witnesses. We will start with Mr. Mazankowski. Shall we try starting with 10 minutes?

Mr. Mazankowski: Sure.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was hoping that in the course of the explanation by the deputy minister some of our fears about the complexity of this piece of legislation might have been allayed; but I can only say that after hearing Mr. Kroeger, and particularly with respect to the rate determination and the rate-setting cycle, to say the least it can only be described as a bureaucratic nightmare. It is really beyond, I think, my wildest fears.

I think the producers of Canada would be looking for some degree of stability, but, boy, we have the classic version of instability here. As I see it, it really sets up essentially the same kind of a structure as we have had in respect of VIA Rail, and it seems to me that there has been a common desire to move away from that kind of a freight rate setting structure. In the case of the VIA Rail experience, we are trying to move away from that, but here we are moving right into it.

I am really disappointed and very, very deeply concerned about the complexity of this issue. I must state that it is worse than I thought it would be. There may be some comment on that. Perhaps I might ask Mr. Kroeger, has he ever tried

[Translation]

M. Benjamin: Oui.

Le président: . . . par téléphone . . . ?

M. Benjamin: Si le comité me promet d'étudier ma proposition selon laquelle on demanderait aux ministres et aux représentants des quatre autres ministères dont j'ai parlé précédemment de comparaître devant le comité, au cours de la dernière semaine du mois de juillet, avant qu'on ne mette fin à la session . . .

Le président: Je vous promets qu'on discutera de votre proposition.

M. Benjamin: Bon. Vous ne réussirez pas à me rejoindre par téléphone avant lundi prochain . . .

Le président: Ça va.

M. Benjamin: . . . car je participerai au congrès.

Le président: Veuillez nous indiquer votre numéro de téléphone.

Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Did I understand you correctly? Did you not say that people who wish to submit briefs must do so before a certain date? Has that date been determined? Or rather is it those who wish to be heard?

The Chairman: Yes, the date is July 22.

M. Ostiguy: Le 22 juillet?

Le président: Oui. Mais le président jouit de pouvoirs discrétionnaires qui lui permettent d'accepter les mémoires, lorsque les circonstances le justifient.

Très bien. Je suppose que les membres du comité aimeraient maintenant adresser des questions aux témoins. Je donne la parole à M. Mazankowski. Devrons-nous nous en tenir à 10 minutes?

M. Mazankowski: Bien sûr.

Le président: Bon.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'espérais que les explications du sous-ministre dissiperaient nos craintes au sujet de la complexité du projet de loi; mais après avoir entendu M. Kroeger parler du calcul du taux et de la structure du barème, il me semble que nous sommes aux prises avec un cauchemar bureaucratique, qui semble encore pire que je n'osais le croire.

Il me semble que les producteurs du Canada comptent sur une certaine stabilité; toutefois, on nous présente l'instabilité même. À mon avis, il s'agit essentiellement du même barème que celui de VIA Rail; il me semblait que tout le monde était d'accord qu'il fallait chercher une autre façon de déterminer les barèmes. VIA Rail semble vouloir modifier son système mais d'après ce que je vois, on est en train d'y foncer tête baissée.

Je suis très très déçu et très inquiet de la complexité de la question. Je dois dire que c'est pire que je ne le pensais. D'autres pourraient vouloir se prononcer à ce sujet. Je devrais peut-être demander à M. Kroeger s'il a jamais tenté d'exposer

[Texte]

this out on a producer? Surely there has to be a simpler way. I mean that seriously. Have you not looked at any other possible options? It is absolutely ridiculous.

• 1715

You have a situation today where the producer faces a fixed rate of half a cent a tonne-mile. He knows from year to year what it is. Here the freight rate is based upon all sorts of assumptions and estimates, then there will be corrections that will have to be made in midstream. It is a real hodgepodge. How is a farmer going to be able to figure it out? It is ridiculous, it is absolutely ridiculous. My first reaction is, let us send it back to the drawing boards to get some common sense and try to inject some measure of stability, so that producers know where the hell they are going. It is worse than the grain stabilization.

The Chairman: I will allow Mr. Kroeger to comment. I am afraid at this point we cannot send it back to the drawing board, but we may have further comment on September 12.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The development of the bill took place with the participation of representatives of the wheat pools and other agricultural organizations in western Canada. There is no doubt that it is complicated, but I think all the members of the legislative task force, even though they reserved their disagreements, of course, on specific provisions of the bill, were of the view that those clauses, however complicated they may be to read, would work, that they would produce the kind of result that was needed.

Insofar as the individual producer is concerned, he will not be engaged in the calculation of the freight rate, that will be a CTC responsibility and a responsibility of other parties. The freight rate at the elevator will be set each year and will remain constant through each year on the basis of the statutory formula.

A number of the complexities in the bill are there to avoid anomalies, to take account of as many particular situations as could arise that, if you ignored them, would produce an inequitable result. To arrive at as much equity as possible, there is clause after clause on what you do about a joint line movement, what you do if new hopper cars are purchased, what you do about calculating, what is a grain-dependent branch line. All these things are necessary to produce results that will be, as far as possible, fair primarily to the grain producers.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, in reference to your statement regarding the pools, are you saying that the representatives of the pool elevators, the three pool elevator companies in western Canada, agreed to this kind of rate-setting formula? Did they agree unanimously?

Mr. Kroeger: The pools were represented by . . .

Mr. Mazankowski: No, did they agree? Did they agree to this kind of structure? Did they agree unanimously?

[Traduction]

cela à un producteur? Il doit certainement y avoir une façon plus simple de procéder. Je suis tout à fait sérieux. Avez-vous étudié d'autres options? C'est absolument ridicule.

A l'heure actuelle, le producteur paie taux fixe d'un demi-cent la tonne-mille. Il sait d'une année à l'autre quel est le taux. Le nouveau système est fondé sur toutes sortes de suppositions et d'estimations; il faudra apporter des corrections en cours de route. C'est la confusion totale. Comment un agriculteur pourra-t-il en faire le calcul? C'est ridicule, c'est tout à fait ridicule. Voici ma première réaction: il faudrait étudier cela de nouveau, faire preuve de bon sens et assurer une certaine stabilité, ce qui permettrait aux producteurs d'avoir une idée de ce qui se passe. C'est pire que les mesures de stabilisation.

Le président: Je vais permettre à M. Kroeger de répondre. Malheureusement, à ce stade-ci, on ne peut pas reprendre l'étude de cette question, mais nous pourrions obtenir des renseignements supplémentaires le 12 septembre.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Le projet de loi a été formulé en collaboration avec les représentants des groupes et des organisations agricoles de l'Ouest du pays. Le projet de loi est très complexe, j'en conviens. Mais tous les membres du groupe de travail, même s'ils avaient certaines réserves au sujet de certaines dispositions du projet de loi, se sont gardés de les exprimer, car ils estimaient que tout complexes qu'elles soient, tout difficile qu'il soit de les lire, elles produiraient néanmoins des résultats.

Quant au producteur individuel, il n'aura pas à calculer le taux; ce sera à la CCT et à d'autres parties de le faire. Le taux à l'élevateur sera fixé tous les ans et sera en vigueur durant une année, en vertu de la formule adoptée.

Certaines complexités du projet de loi ont pour but d'éviter des anomalies, de tenir compte des situations particulières qui pourraient surgir et qui, ignorées, pourraient provoquer des injustices. Dans le but d'assurer la plus grande justice possible, on a formulé bon nombre de dispositions sur la façon dont il faut envisager le mouvement sur ligne conjointe, l'acquisition de nouveaux wagons-trémis, le calcul, les embranchements tributaires. Il a été nécessaire de formuler ces dispositions qui doivent, dans la mesure du possible, traiter les céréaliculteurs de façon juste.

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, lorsque vous parlez des groupes, s'agit-il des représentants des trois entreprises d'entreposage en silo de l'Ouest du Canada qui auraient accepté cette formule? Ont-elles accepté à l'unanimité?

M. Kroeger: Les groupes étaient représentés par . . .

M. Mazankowski: Non, étaient-elles d'accord? Les entreprises ont-elles accepté cette structure à l'unanimité?

[Text]

Mr. Kroeger: The pools did not challenge the workability of the various clauses in the bill. They had a policy disagreement . . .

Mr. Mazankowski: That is not my question. Did they agree with this kind of rate-setting device? You said that earlier and I just want that clarified.

Mr. Pepin: No, he said they agreed that they were workable. That is what I heard.

Mr. Kroeger: I think that is the accurate way to put it. I will make a further comment, which is that no one from the pools, or anywhere else, offered a better formula, for example, on how you calculate the cumulative share of the government. All of us participated in those discussions. At the end of the discussions the formula was about as good as we, collectively, could make it. I do not think there were any technical dissents from the workability of these clauses.

Mr. Mazankowski: You see, this whole bill is aimed at dealing with grain transportation in western Canada, essentially. When I look at the Senior Grain Transportation Committee, there is very, very little input coming from the producers. They are represented through pools, but then you have three members representing the western Canadian producers but you have three consumers from the rest of the country.

• 1720

So the impact on the producers whom this is going to directly affect, whatever effect they may have on the direction of grain transportation, is neutralized by the fact that they could be wiped out by the three members who in the opinion of the minister represent the interest of consumers of feed grains outside the provinces of Manitoba and Saskatchewan. So there is absolutely no orientation towards the welfare of the producer. I will get back to that.

I have a number of specific questions that I want to ask, Mr. Chairman, and I do not want to get sidetracked . . .

Mr. Pepin: Mr. Mazankowski, just a general comment. I am not particularly brilliant, particularly with freight rates . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I do not know about that.

Mr. Pepin: —but I have read that two or three times and I think I understand the general economy. I know what the base rate is. I know what the annual base rate is. I know that you have to take into account the government contribution; that you have to take into account the port parity . . .

Mr. Mazankowski: You may have to consider setting up annual seminars in western Canada to brief the producers, because they will never figure this out.

Mr. Pepin: Sure, and I am quite sure that rates are always complicated, whatever they apply to. But if you compare that to the VIA rate, the costing order 63-13, in this particular instance the annual rate will be known at the beginning of the

[Translation]

M. Kroeger: Les groupes n'ont pas réfuté l'utilité des dispositions du projet de loi. Ils n'étaient pas d'accord . . .

M. Mazankowski: Vous ne répondez pas à ma question. Les entreprises acceptaient-elles cette formule? Vous en avez parlé un peu plus tôt et je voulais une précision.

M. Pepin: Non, il a dit qu'elles convenaient que les dispositions pouvaient être appliquées. C'est ce que j'ai entendu, moi.

M. Kroeger: C'est une bonne façon de le dire. J'ajouterai, cependant, qu'aucun des représentants des groupes n'a proposé une meilleure solution concernant, par exemple, la façon dont on calcule la contribution cumulative du gouvernement. Nous avons tous participé à ces discussions. À la fin des discussions, nous avons arrêté la meilleure formule que nous puissions élaborer collectivement. Je crois que personne ne niait que ces dispositions porteraient fruit.

M. Mazankowski: Ce projet de loi, voyez-vous, porte sur le transport des céréales dans l'Ouest du Canada. Si on étudie la composition du Comité supérieur du transport des grains, on se rend compte que l'apport des producteurs est très faible. Ces derniers sont représentés par les groupes, mais siègent à ce comité trois membres qui représentent les producteurs de l'Ouest canadien et trois consommateurs qui représentent le reste du pays.

L'effet que pourrait avoir cette mesure sur les producteurs directement concernés, en supposant que cette mesure ait un effet quelconque sur le transport des grains, est neutralisé au départ du fait que les producteurs peuvent être mis en position d'infériorité par les trois membres qui, selon le ministre, représentent les intérêts des utilisateurs de grain de provenance hors du Manitoba et de la Saskatchewan. Il n'y a donc rien dans cette mesure qui tende au départ à améliorer le sort des producteurs. J'y reviendrai.

Pour l'instant, j'ai un certain nombre de questions précises à poser; je ne veux pas trop m'écarter de mon propos . . .

M. Pepin: Je vous ferai seulement cette observation générale, monsieur Mazankowski. Je ne suis pas nécessairement une lumière, surtout en ce qui concerne les tarifs de fret . . .

M. Mazankowski: Je n'en suis pas si sûr.

M. Pepin: . . . mais j'ai lu ce texte deux ou trois fois et je pense en comprendre assez bien l'esprit. Je sais ce que signifient le barème de référence et le barème annuel. Je sais qu'il faut tenir compte de la contribution du gouvernement, de l'égalité de la distance aux ports . . .

M. Mazankowski: Il vous faudra peut-être organiser des colloques annuels dans l'Ouest du Canada à l'intention des producteurs; ils n'arriveront jamais à comprendre.

M. Pepin: La question des tarifs est toujours compliquée, dans quelque domaine que ce soit. Voyez ce qui se passe avec les tarifs de VIA, le décret 63-13 relatif au prix de revient et ce qui se produit ici. Ici, le barème annuel sera connu au début de

[Texte]

year and so the farmer will know each year what he is going to pay.

Mr. Mazankowski: Oh, it is going to be based on estimates and assumptions which will have to be corrected.

Mr. Pepin: Yes, but that will be done before the beginning of the year, and consequently he will know by then what he has to pay during the rest of the year, as opposed to your comparing that with VIA, as opposed to VIA where the 13th bill and the 14th bill you find afterwards. A collection is made for that too.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask the minister one question. This bill is obviously not going to be passed before the new crop year takes effect. Are we then to assume that if it should pass that will immediately result in a postponement or a cancellation of any new freight rate for the next crop year? Can we assume that?

Mr. Pepin: No. If it is not passed before the beginning of the crop year, which appears to be the case, it will become operative at a certain point in time.

Mr. Mazankowski: Will it be the next crop year?

Mr. Pepin: No.

Mr. Mazankowski: Why not?

Mr. Pepin: We will apply it, we will implement it when the bill becomes law.

Mr. Mazankowski: Are you talking about retroactive rate-making here?

Mr. Pepin: No, no. The rates will become operative from the moment that we implement the law.

Mr. Mazankowski: So the guys that move their grain earlier in the year will have a better rate than the guys who did not.

Mr. Pepin: Yes, 2¢ better a bushel than the guy who moved it after.

Mr. Mazankowski: That is certainly not very fair. The safety net, Mr. Minister.

Mr. Pepin: It is fair to whom?

Mr. Mazankowski: The safety net, Mr. Minister. You say that based on a review of the relationship between freight rates and the price of grain the safety net has been set at 10%. Do you have that review, and would you give it to the committee, because going back to 1960, at which time the Crow as a percentage of the value of grain was about 8%, and if you take the period from 1940 to 1979, the average was 7%, and considerably less than that if you take the last 10 years when it was roughly 4%. How did you ever arrive at a 10% figure, and could you give us that documentation so we could verify those figures?

Mr. Pepin: Mr. Chairman, I just want to say two words about the nature of the safety net. I just want to enter that thought that the safety net is not a guaranteed annual income

[Traduction]

l'année de sorte que les cultivateurs sauront à l'avance ce qu'ils devront payer.

M. Mazankowski: On se servira de prévisions et d'hypothèses qui devront être révisées par la suite.

M. Pepin: Il reste que tout ce travail sera fait au début de l'année. Les cultivateurs sauront dès lors ce qu'ils devront acquitter au cours de l'année. Vous parliez de VIA. Dans le cas de VIA, les 13ème et 14ème factures viennent après coup, et doivent aussi être acquittées.

M. Mazankowski: Je voudrais poser cette question au ministre. Il est évident que ce projet de loi ne sera pas adopté avant la nouvelle campagne agricole. Devons-nous comprendre, cependant, que dès qu'il sera adopté, le nouveau tarif de fret pour cette campagne agricole sera immédiatement reporté ou annulé?

M. Pepin: Non. S'il n'est pas adopté avant le début de la campagne agricole, ce qui semble le plus probable, il entrera en vigueur à un moment déterminé.

M. Mazankowski: Au moment de la prochaine campagne agricole?

M. Pepin: Non.

M. Mazankowski: Pourquoi?

M. Pepin: Nous l'appliquerons dès qu'il deviendra loi.

M. Mazankowski: Le tarif pourra être fixé rétroactivement?

M. Pepin: Non. Le tarif s'appliquera au moment où cette mesure deviendra loi.

M. Mazankowski: Les expéditeurs qui envoient leur grain plus tôt auront un tarif plus favorable que les autres.

M. Pepin: Ils paieront 2c de moins le boisseau que les autres.

M. Mazankowski: Ce n'est pas très juste. Qu'est-ce que vous faites de la marge de sécurité, monsieur le ministre?

M. Pepin: Pour qui?

M. Mazankowski: Vous avez dit que pour ce qui est du rapport entre les tarifs de fret et le prix du grain, la marge de sécurité avait été établie à 10 p. 100. Vous avez indiqué que cette marge avait été établie à la suite d'une étude. Êtes-vous prêt à déposer les résultats de cette étude devant le Comité? En 1960, le tarif du Nid-de-Corbeau représentait environ 8 p. 100 de la valeur du grain. De 1940 à 1979, le pourcentage moyen était de 7 p. 100, ce qui est considérablement moins que ce que vous avez prévu. Au cours des 10 dernières années, il s'est situé autour de 4 p. 100. Comment avez-vous pu arriver à ce chiffre de 10 p. 100? Pouvez-vous nous communiquer votre documentation en la matière, pour que nous vérifions les chiffres?

M. Pepin: Je voudrais dire quelques mots d'explication au sujet de cette marge de sécurité. Cette marge de sécurité n'est pas destinée à assurer une forme de revenu annuel garanti ou

[Text]

or an income stabilization program. That already exists, the income stabilization program.

Mr. Mazankowski: I did not suggest it was; I am reading your press release.

Mr. Pepin: I just want to emphasize that the safety net is something to be used in rather unusual circumstances. It is not a regular feature of a program. We arrive at the 10%, as Mr. Mazankowski indicated, by looking at the records of past years. My notes indicate that from 1930 through 1945 it was 23.4%; that from 1945 to 1953 it was 8.7%; and from 1953 to 1960 it was 10.6%, which is probably the most normal time we had.

Mr. Mazankowski: How did you arrive at that being normal?

Mr. Pepin: Simply because at the time the Crow's Nest rate was still representative, it still meant a fairly good percentage of the real cost of transporting grain. So we look at all those figures. I know that in recent times it has gone down. In 1960 to 1968, 8.5%; 1968 to 1980, 6% only; so we look at all these figures and we try to analyse the most regular, most normal, situation—that is, when the Crow really represented a good percentage of the real cost of transportation. We established a distance, meaning that the safety net is not at the level of the wire, and we came to 10%. I have already confessed that we started at 12% but we brought it down to 10%.

• 1725

Mr. Mazankowski: That was totally unrealistic.

Mr. Pepin: Now, we also looked at the consequences it would have, and also looked—which I should have said first—at what other raw commodity, bulk commodity, producers would pay, and it is substantially higher than that. Potash is 28% of the sale price.

Mr. Mazankowski: Yes, but they did not have a Crow's Nest Pass agreement.

Mr. Pepin: I know. I know. That is why we came from 30% to 10%.

Mr. Mazankowski: Why did you not take the average of 1940 to 1979, which works out to about 7%? I mean, what is wrong with that? You were very selective. We are talking about maintaining some stability and some sense of balance here. I think you have just picked a figure out of the air and said, Well, 10% is a magic figure; we will try to work around that and justify it.

Mr. Pepin: Indeed, it all depends on what you take as a basis for the comparison. The bases that I took for comparing I think are quite valid. They simply reflect the percentage of the cost of transportation to the sale price over those many years. You can look at it the way you want. There is another way which says that the average over 60 years has been 14.1%. So we looked at all that.

[Translation]

de programme de stabilisation des revenus. Il y a déjà un programme de stabilisation des revenus.

Mr. Mazankowski: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je ne fais que répéter votre communiqué de presse.

Mr. Pepin: La marge de sécurité s'applique dans les circonstances assez exceptionnelles. Elle n'est pas un élément permanent du programme. Nous sommes arrivés à ce pourcentage de 10 p. 100 en nous fondant sur les chiffres des années antérieures. Selon mes notes, de 1930 à 1945, le pourcentage a été de 23.4 p. 100; de 1945 à 1953, il a été de 8.7 p. 100, et de 1953 à 1960, de 10.6 p. 100. Cette dernière époque a probablement été la plus normale que nous ayons connue.

Mr. Mazankowski: Qu'est-ce qui vous porte à le croire?

Mr. Pepin: À l'époque où le tarif du Nid-de-Corbeau était encore représentatif, il représentait un pourcentage assez important du coût réel du transport du grain. Nous en avons tenu compte. Par ailleurs, je sais très bien que plus récemment, le pourcentage a diminué. De 1960 à 1968, le pourcentage a été de 8.5 p. 100, de 1968 à 1980, de 6 p. 100 seulement. Nous avons tenu compte de tous ces chiffres. Nous avons essayé de voir quelle était la situation la plus normale, c'est-à-dire celle où le tarif du Nid-de-Corbeau représentait un pourcentage assez important du coût réel du transport. Nous avons tendu un filet de sécurité, donc à un niveau plus bas que le fil, et ce filet de sécurité représente 10 p. 100. J'ai déjà avoué qu'au départ, nous l'avions fixé à 12 p. 100 et que ce n'est qu'après un certain temps, que nous l'avons ramené à 10 p. 100.

Mr. Mazankowski: C'était tout à fait le contraire de réaliste.

Mr. Pepin: Nous avons tenu compte des répercussions. Nous avons essayé de voir ce qui se passait dans le cas des autres denrées premières en vrac. Le pourcentage payé par les producteurs était beaucoup plus élevé. Dans le cas de la potasse, c'est 28 p. 100 du prix de vente.

Mr. Mazankowski: Oui, mais dans ce cas, les producteurs n'ont jamais eu de tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Mr. Pepin: C'est pourquoi nous avons réduit le pourcentage de 30 p. 100 à 10 p. 100.

Mr. Mazankowski: Pourquoi ne vous êtes-vous pas servis de la moyenne de 1940 à 1979 qui se situait à environ 7 p. 100? Qu'est-ce qui vous en a empêchés? Vous vous êtes montrés très sélectifs. Il s'agit de maintenir une certaine stabilité et un certain équilibre dans la situation qui nous occupe. Je pense que vous avez décidé de choisir un chiffre à tout hasard. Vous vous êtes dit pourquoi pas 10 p. 100? Et après, vous avez essayé de le justifier.

Mr. Pepin: Tout dépend de votre point de référence. Mes points de référence, en l'occurrence, sont parfaitement justifiables. Ils représentent le coût des transports par rapport au prix de vente au cours de toutes ces années. En ce qui vous concerne, vous pouvez prendre n'importe quoi comme point de référence. Il aurait été possible également de dire que la

[Texte]

We looked also at the consequences it would have, and the consequences it has at the 10% level would be that the government, with a number of assumptions that I would be pleased to line up if my friend wants me to, would be expected to pay a substantial amount of money by the early 1990s.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, you can appreciate that I am almost out of time, and I assume that you do have the review there, a documented script, which I hope you can make available to the committee.

Mr. Pepin: Sure. I will do that.

Mr. Mazankowski: Okay. My last question then; in your initial announcement you indicated that, based upon the Gilson proposal, you had anticipated an expansion in the output of the western livestock industry of probably \$1 billion by 1990, with an additional \$350 million in terms of feed, milling, meat packing, oilseed crushing, et cetera. Since that time, you have modified the package rather dramatically.

Given the fact that you have now opted for the total payment of the railways, have you any studies to indicate what would happen to that rather optimistic outlook in the livestock sector in western Canada? What will happen under the new proposal?

Mr. Pepin: Somebody gave me a note the other day. You do not have it, Mr. Mulder? I am surprised. Or Mr. Migie? You do not have it. But of course, there is a reduction. Mr. Migie, would you like to talk to this question.

Mr. H. Migie (Director, Food Markets Analysis, Agriculture Canada): Yes, Mr. Chairman. It is more an addendum to the earlier work, taking account of the fact that we have changed the method of payment, so that the estimated impact will be much less than what we had earlier forecast.

Mr. Mazankowski: Would it mean that the \$1 billion worth of additional activity would not occur? I guess that is to be assumed.

Mr. Migie: It would be somewhat less, and we can provide that information as an addendum to the earlier work.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Pepin: But one should not take for granted that there will not be any advantage for the livestock people in the west because, as the cost of transportation goes up, and the way . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, either one statement is correct and the other is wrong or vice versa. You say here that under the Gilson regime it will mean \$1 billion worth of additional livestock industry and \$350 million worth of additional processing and milling, et cetera.

Mr. Pepin: Yes.

[Traduction]

moyenne sur les 60 dernières années avait été de 14.1 p. 100. Nous avons examiné la situation dans son ensemble.

Nous avons essayé de voir quelles pouvaient être les répercussions de notre action. Nous avons établi un certain nombre d'hypothèses touchant le gouvernement avec un pourcentage de 10 p. 100. Nous pouvons en faire part à l'honorable député, s'il le désire. À ce niveau, le gouvernement aurait à payer des sommes considérables au début des années 1990.

M. Mazankowski: Mon temps s'écoule rapidement, monsieur le ministre. Je suppose que vous avez les résultats de cet examen dont vous avez parlé. J'espère que vous êtes prêt à le déposer devant le Comité.

M. Pepin: Certainement.

M. Mazankowski: Je vous pose donc ma dernière question. Dans votre première annonce, vous avez indiqué que selon la proposition Gilson, vous vous attendiez à une augmentation de la production de l'industrie de l'élevage de l'Ouest de l'ordre de 1 milliard de dollars en 1990, avec en plus 350 millions de dollars au titre des grains de provende, des minoteries, des salaisons, du broyage des oléagineux, etc. Par la suite, vous avez considérablement modifié votre proposition.

Maintenant que vous avez opté pour l'indemnisation intégrale des chemins de fer, avez-vous des études qui vous indiquent quelles sont les répercussions de la rétraction sur vos prévisions initiales touchant le secteur de l'élevage dans l'Ouest du Canada? Quelles sont vos prévisions avec votre nouvelle proposition?

M. Pepin: Quelqu'un m'a remis une note l'autre jour. Vous ne l'avez pas, monsieur Mulder? Je suis surpris. Monsieur Migie? Non plus. Il y a évidemment une réduction. Monsieur Migie, vous êtes prêt à répondre à la question?

M. H. Migie (directeur, division de l'analyse des marchés agro-alimentaires, Agriculture Canada): Oui, monsieur le président. Il y a un *addendum* à l'étude antérieure, qui tient compte du changement dans le mode de paiement. Il indique une réduction assez importante par rapport aux prévisions antérieures.

M. Mazankowski: Ce qui veut dire que le milliard de dollars d'activités supplémentaires a disparu?

M. Migie: C'est certainement moins. Nous pouvons vous fournir cet *addendum* aux prévisions antérieures.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Pepin: Il ne faut pas nécessairement conclure que cette mesure ne profiterait aucunement aux éleveurs de l'Ouest. Au fur et à mesure où les coûts de transport augmenteront . . .

M. Mazankowski: C'est l'un ou l'autre, monsieur le ministre. Vous dites que selon le régime Gilson, il y aurait eu pour 1 milliard de dollars d'activités supplémentaires pour l'industrie de l'élevage, et pour 350 millions de dollars d'activité supplémentaire au niveau des conserveries et des minoteries, etc.

M. Pepin: Oui.

[Text]

Mr. Mazankowski: You have moved away from that completely, so I can only assume it means that \$1.350 billion worth of economic activity is going to be lost. Is that correct?

Mr. Pepin: The memory that I have about it is that it is reduced by about half of what it would have been otherwise.

Mr. Mazankowski: Well then, this is wrong.

Mr. Pepin: No; it is not wrong.

Mr. Mazankowski: This is propaganda then.

Mr. Pepin: This is a document that pre-dates the changes which would have been made so, consequently, adjustment had to be made. My memory of it, and I saw a memo on it, was that it was cut by about half. But Mr. Migie will you more exact figures as soon as he can.

• 1730

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Migie, do you have those figures now or will you supply them to the committee?

Mr. Migie: No, I do not have the figures with me but can I just make one comment? The \$1 billion was in relation to continuation of the Crow rate whereas the reduced estimate, even though we would be paying the railways, is going to be a comparison of what the livestock output would be again in comparison to keeping the Crow rate so that the rate still would be at a higher level.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, on a point of order. That sort of implies that I am misleading. I am going to read the statement put out by the Department of Transport and it said:

Adoption of the Gilson recommendation will result in a gradual removal of the distortion against the grain-using industry so that by 1990 under the new freight rate regime about 75% of the distortion will have been eliminated. This means an expansion in the output of western livestock industry of about \$1 billion in 1990 as well as over \$350 million in the feed milling, meat packing and oilseed crushing industries.

Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, we have only been sitting for a few hours and I hope by now the committee realizes what we are into; that one day with the minister and his officials is not going to be sufficient. In fact I am feeling like the fellow a century or so ago who got thrown into a harem. I know what to do but I do not know where to start. But I will start on something.

[Translation]

M. Mazankowski: Maintenant que vous vous êtes totalement écarté de cette option, je suppose que les 1.35 milliard de dollars d'activités économiques supplémentaires sont perdus.

M. Pepin: Si je me souviens bien, les prévisions ont été réduites de moitié.

M. Mazankowski: Dans ce cas, ce document-ci est faux.

M. Pepin: Non, il n'est pas faux.

M. Mazankowski: C'est de la propagande.

M. Pepin: C'est un document qui a été établi avant le changement d'orientation. Les rajustements nécessaires n'y ont pas été apportés. Si je me souviens bien, j'ai vu la note à ce sujet, les prévisions sont réduites de moitié environ. De toute façon, M. Migie vous donnera les chiffres exacts dès qu'il le pourra.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Migie, pouvons-nous avoir ces chiffres immédiatement ou allez-vous nous les communiquer plus tard?

M. Migie: Je ne les ai pas sous les yeux, mais j'aimerais néanmoins faire une observation à ce sujet, si vous le voulez bien. Ce chiffre de 1 milliard de dollars concernait le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau alors que les prévisions inférieures, même si nous continuons à payer les compagnies de chemins de fer, sera une comparaison de ce que pourraient être, une fois encore, les recettes attribuables au bétail en cas de maintien du tarif du Corbeau, de sorte que ce tarif resterait à son niveau supérieur.

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, si vous voulez bien, monsieur le président. C'est le genre de réponse qui sous-entend que c'est moi qui vous induis en erreur. Laissez-moi vous lire le communiqué du ministère des Transports:

L'adoption de la recommandation Gilson aura pour effet une élimination progressive du déséquilibre dont est victime l'industrie céréalière, de sorte que, d'ici 1990, en vertu du nouveau régime de tarification du fret, environ 75 p. 100 de ce déséquilibre aura disparu. Cela signifie, pour le secteur de l'élevage dans l'Ouest, une expansion de la production de l'ordre d'un milliard de dollars en 1990, ainsi qu'une expansion de la production de plus de 350 millions de dollars pour le secteur de l'alimentation animale, celui de l'abattage et du conditionnement et celui du traitement des oléagineuses.

Je vous remercie.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, cela ne fait que quelques heures que nous siégeons et j'aurais espéré que le Comité se serait rendu compte de l'ampleur du problème qui nous occupe et aurait compris qu'une seule journée en compagnie du ministre et de ses collaborateurs est loin d'être suffisante. J'ai un peu le sentiment de me trouver il y a un siècle au beau milieu d'un harem. Je sais ce que je veux faire,

[Texte]

The minister and Mr. Kroeger talked about Section 262, not applicable when railways were losing money hauling grain and I will get into that item in supplementary questions, but on the matter of Section 262, the Railway Act says and I think I am quoting it word for word: "The railways shall", and that is the operative word, "shall supply suitable accommodation for all traffic offered". I believe Mr. Kroeger, or the minister, said that they had no power to force the railways. Well, in addition to Section 262, under Section 100 the minister can order the railways to provide an adequate rail system and if the railways refuse or fail, the government can place a lien on the railway. I presume he can place a lien on the railway to the value of whatever the cost of providing suitable accommodation was or whatever the costs were to provide an adequate rail system. I dispute the contention; similarly, Mr. Chairman, I raised this matter of the supply of railway livestock cars with the CTC and the CTC said that under Section 262 they thought the railways were making a reasonable effort, and they just finished scrapping half of their stock cars and they did not plead that they were losing money hauling livestock. So the law is there, available to the government, always has been. I want to dispute that and I want to find out why the minister and his officials and the CTC have not enforced the law that is available to them and always has been.

The other point I want to ask the minister is why is it, as he said in Hansard yesterday that this is a favour to the farmers, upgrading the railway lines? How come, as Mr. Kroeger said to quote him: "The railways lengthen the chain on grain"? What about the length of the chain on all the other commodities? Why is the grain producer picked out as the villain in the piece. The beneficiaries of an upgraded rail system will be far in excess of the grain movement as such. The beneficiaries will be the potash and the sulphur and the coal and the timber and the oil shippers, let alone all the other commodities. Grain will only occupy in freight-ton miles at the best 14% of the capacity of rail lines to the west coast. Now why is the government choosing to say that this is a favour to farmers; some favour: Increase his freight costs by \$1 billion a year in 1991; fix up railway lines that will benefit farmers about 14% of the capacity and 86% of the capacity is for every other commodity. So I have made those two points, Mr. Chairman, and I would like to hear some response on them.

[Traduction]

mais je ne sais pas par où commencer. Disons que je vais essayer de trouver un point de départ.

Le ministre et M. Kroeger nous ont parlé de l'article 262 qui ne s'applique pas lorsqu'une compagnie de chemins de fer perd de l'argent à cause du transport du grain et je vais en parler à l'occasion de certaines questions supplémentaires. Toutefois, pour en revenir à cet article 262, la Loi sur les chemins de fer précise, et je crois que ma citation sera exacte mot pour mot: «La compagnie doit», c'est cela le mot clé, «doit fournir... des installations... convenables pour... les marchandises et effets présentés...». Je crois que M. Kroeger, à moins que ce ne soit le ministre, a dit que rien ne leur permettait de contraindre les compagnies de chemins de fer. En fait, outre l'article 262, l'article 100 prescrit que le ministre peut ordonner à la compagnie de chemins de fer de fournir un réseau ferroviaire suffisant et, si la compagnie refuse ou n'y parvient pas, à ce moment-là, le gouvernement peut mettre ses actifs sous séquestre. J'imagine que la valeur des actifs ainsi mis sous séquestre correspondrait à ce qu'il en coûterait pour fournir les installations suffisantes dont il est question ou le réseau ferroviaire nécessaire. C'est donc une affirmation que je conteste et, dans un même ordre d'idées, monsieur le président, j'ai parlé à la CCT de la question des wagons à bestiaux que doivent fournir les compagnies de chemins de fer, et la commission m'a répondu qu'en vertu de l'article 262, elle était d'avis que les compagnies avaient fait un effort raisonnable, qu'elles venaient tout juste de mettre au rancart la moitié de leur parc roulant et qu'elles n'avaient pas non plus soutenu qu'elles perdaient de l'argent en transportant le bétail. La loi existe donc bel et bien, le gouvernement peut y avoir recours et il n'y a rien de nouveau à cela. Je veux donc m'inscrire en faux contre cette affirmation et je voudrais bien savoir pourquoi le ministre, ses collaborateurs et la Commission canadienne des transports n'ont pas exigé que les compagnies de chemins de fer respecte ces prescriptions de la loi qui ont toujours existé.

J'aimerais également demander au ministre pourquoi il a dit hier, le Hansard en est témoin, que cette réfection du réseau allait profiter aux agriculteurs. Comment se fait-il, comme l'a dit M. Kroeger, que: «Les compagnies de chemins de fer allongent le trajet pour le grain»? N'en irait-il pas de même pour tous les autres produits? Pourquoi rejeter systématiquement le blâme sur le producteur céréalier? Il n'y aura pas que les céréaliculteurs qui vont profiter de la réfection de notre réseau ferroviaire. Les producteurs de potasse, les producteurs de soufre, les producteurs de charbon et de bois de construction, ceux qui acheminent le pétrole et je ne veux même pas parler de tous les autres produits, tous vont en profiter. Les céréales ne vont représenter, et je parle ici de tonnes de fret par mille, que 14 p. 100 de la capacité du réseau en direction de la côte ouest au meilleur des cas. Pourquoi donc le gouvernement dit-il qu'il fait une fleur aux agriculteurs, et quelle fleur: une augmentation des frais de transport de l'ordre d'un milliard de dollars par an en 1991, une réfection du réseau ferroviaire qui va profiter aux agriculteurs à raison d'environ 14 p. 100 de la capacité totale de transport, alors que 86 p. 100 de cette capacité totale est accaparée par les autres marchandises transportées. J'ai donc fait valoir mes deux arguments, monsieur le président, et j'aimerais une réponse.

[Text]

• 1735

Mr. Pepin: Very rapidly, Section 262 of the Railway Act says:

The company shall, according to its powers . . .

And later on, in Subsection 3, you have the words:

. . . having regard to all proper interests;

I just happen, because I suspected you were going to ask this question, to have parts of the Supreme Court of Canada decision in *A.L. Patchett and Sons Limited v. Pacific Great Eastern Railway Company*, and essentially the court held then that the duty in question is not, and I quote:

. . . an absolute duty but is only a relative one to provide services so far as it is reasonably possible to do so.

And I could go on reading:

A railway, for example, is not bound to furnish cars at all times sufficient to meet all demands. They cannot be compelled to bankrupt themselves by doing more than they have embraced within their public profession or reasonable service . . .

and so on and so forth.

I remember the deputy minister saying a moment ago that because now the railway will have adequate compensation—not commercial rates, but statutory, adequate compensation . . . the courts will then be entitled to become much rougher on the railways if they do not provide the sufficient facilities that are needed to haul grain. That is what we are saying.

Mr. Benjamin: What about Section 100? You can order the railroad to do anything you want.

Mr. Pepin: I presume I am as wise as the courts are. I would not ask them to bankrupt themselves.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, here we go again on the assumption that the railways have been losing money hauling grain and they never have.

Mr. Pepin: It is amusing, because it seems to me that almost all the representative institutions in the west have accepted that the railways were not adequately compensated. If there is one thing on which there has been unanimity or consensus, that must be it. Even when they were fighting, when they were discussing about the railway gap, the railways came in at a level of \$760-some million, and the pools came at the level—with learned analysis . . . of about \$600 million as the gap. Gilson squared the distance by coming out with \$644 million, which was raised for a number of reasons to \$656 million.

Mr. Benjamin: \$651 million.

[Translation]

M. Pepin: En deux mots, l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer dit ceci:

La compagnie doit, selon ses pouvoirs . . .

Et plus loin, au paragraphe 3, on trouve ceci:

. . . en tenant compte de tous les intérêts légitimes.

Je me doutais que vous alliez poser la question, et en prévision je me suis procuré les extraits pertinents du jugement de la Cour suprême du Canada dans la cause *A.L. Patchett et fils limitée c. la Pacific Great Eastern Railway Company*, et cet extrait révèle qu'en fait, la Cour a décidé que l'obligation en cause n'était nullement, et je cite:

. . . une obligation absolue, mais simplement une obligation relative qu'elle a de fournir des services dans toute la mesure où il lui est raisonnablement possible de le faire.

Et je pourrais poursuivre:

Ainsi, une compagnie ferroviaire n'est pas tenue de fournir des wagons en nombre suffisant pour répondre en tout temps à la demande. Elle ne peut pas être contrainte de se mettre en faillite en faisant davantage qu'elle n'a assumé dans le cadre de son mandat public ou d'un service raisonnable . . .

Et ainsi de suite.

Il y a quelques instants, le sous-ministre vous a dit qu'étant donné que la compagnie de chemins de fer va désormais bénéficier d'une indemnisation suffisante—et il ne s'agit pas de tarifs commerciaux, mais d'une indemnisation suffisante prévue par la loi—les tribunaux vont pouvoir être beaucoup plus sévères à leur endroit si elles ne fournissent pas les installations nécessaires et suffisantes au transport du grain. Voilà donc ce que nous disons.

M. Benjamin: Et l'article 100? Vous pouvez toujours ordonner à une compagnie de chemins de fer de faire ce que bon vous semble.

M. Pepin: J'imagine que ma sagesse va de pair avec celle des tribunaux. Moi non plus, je ne demanderais jamais à une compagnie de risquer la faillite.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous sommes donc revenus à l'hypothèse selon laquelle les compagnies de chemins de fer perdent de l'argent en transportant les céréales, ce qui n'a jamais été le cas.

M. Pepin: C'est amusant, car il me semblait que la quasi-totalité des organismes représentatifs dans l'Ouest avaient admis que les compagnies de chemins de fer n'étaient pas suffisamment indemnisées. S'il y a un élément qui a fait l'unanimité, c'est bien celui-là. Même au plus fort de la controverse, lorsque nous parlions de la différence à combler, les compagnies de chemins de fer parlaient de quelque 760 millions alors que les pools, se fondant sur des analyses bien étayées, arrivaient au chiffre de 600 millions environ. Gilson a coupé la poire en deux en avançant 644 millions de dollars, le chiffre ayant été ultérieurement relevé à 656 millions de dollars pour toute une série de raisons.

M. Benjamin: 651 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Pepin: \$651 million. So there seems to be a great amount of consensus on this, that the beginning of the solution of this problem of railway capacity in the west is to give the railways adequate compensation. You and your party must stand in solitary confinement . . .

Mr. Benjamin: No, we do not.

Mr. Pepin: —believing this is not the case.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, many of those organizations had to start their computing based on the assumption started by the government and the railroads that they were losing money hauling grain. Let me give you an illustration. Since 1937—and let us take the case of the CNR, a Crown corporation—the Government of Canada, the people of Canada, transferred a total of \$2.355 billion of debts from Canadian National to the books of the Government of Canada. Since 1952 that has saved Canadian National \$690 million in interest charges, based on Canadian transportation economics and Transport Canada—Mr. Currie and Mr. Purdy. It is not some NDP figures that we grabbed out of the air.

Of course, the benefits that Canadian Pacific gets as a result of . . . The minister in his response to me in the House's Question Period yesterday, in addition to saying that this was some kind of favour to the farmers, evaded the matter completely. He said that CP received 36 million acres and 24 million were sold to the Canadian farmers at a cost of 50¢ to \$1 an acre, which would amount to quite a bit more than that in 1983 dollars, if you take the acres that were sold in 1890-1900. But he neglected to mention that the CPR kept the mineral rights on that acreage, and the forests and the coal.

Pan Canadian Oil and Gas did not start up by accident. Marathon Realty did not start up by accident. They started up as a result of what the people of Canada gave them.

• 1740

Now, how in the name of any kind of equity, any kind of justice, fair play, living up to an agreement, can you say the railroads have lost money hauling grain, in light of these benefits we have given them, which not only covered their losses if they were proven on hauling grain but benefited them for all the other commodities they were hauling as well? It is the same rip-off that started in 1881. I suspect discussions went on in this very committee 100 years ago that are going on today.

Mr. Chairman, will the minister or Mr. Kroeger explain, in this business of collective process on the task force on rates, why the government has chosen, except in one matter, totally to ignore Mr. Justice Emmett Hall, who did a collective process, held hearings in 101 locations, heard from individual

[Traduction]

M. Pepin: Vous avez raison. Cet élément semble donc faire à peu près l'unanimité, en ce sens que l'amorce d'une solution à ce problème de la capacité des réseaux ferroviaires dans l'ouest consisterait à indemniser suffisamment les compagnies de chemins de fer. Votre parti ou vous-même devez vous sentir bien isolés . . .

M. Benjamin: Pas du tout.

M. Pepin: . . . si vous continuez à croire que ce n'est pas le cas.

M. Benjamin: Monsieur le président, bon nombre de ces organismes dont parle le ministre ont dû fonder leurs calculs sur l'hypothèse avancée par le gouvernement et les compagnies de chemins de fer, hypothèse selon laquelle ces dernières perdaient de l'argent en transportant les céréales. Laissez-moi vous donner un exemple. Depuis 1937—et je prends le cas du CN, une société de la Couronne—le gouvernement du Canada, c'est-à-dire le contribuable, a repris à son compte un total de 2.355 milliards de dollars de dettes contractées par le Canadien National. Depuis 1952, cette inscription comptable a fait épargner au CN 690 millions de dollars d'intérêts, à en croire les chiffres relatifs au transport au Canada et le ministère des Transports, en la personne de M. Currie et de M. Purdy. Ce ne sont pas des chiffres concoctés par le NPD que nous vous citons ici.

Evidemment, les retombées pour le CP en raison de . . . Lorsqu'il répondait hier à une question que je lui posais à la Chambre, le ministre a déclaré que cette mesure allait profiter aux agriculteurs, mais à part cela il a complètement esquivé ma question. Il a dit que le CP avait reçu 36 millions d'acres et que 24 millions d'acres avaient été vendus aux agriculteurs moyennant 50 cents à \$1 l'acre, ce qui, en dollars de 1983, représenterait beaucoup plus que cela si l'on sait que ces terres ont été vendues entre 1890 et 1900. Il a toutefois omis de mentionner que le CP avait conservé tous les droits minéraux sur ces terres, ainsi que les forêts et le charbon.

La *Pan Canadian Oil and Gas* n'a pas surgi par accident. La *Marathon Realty* n'a pas non plus surgi par accident. Ces entreprises sont nées de ce que leur avaient donné les contribuables canadiens.

Cela étant, comment pouvez-vous, au nom de la justice, de l'équité, quelle qu'elle soit, du *fair play*, du respect de la parole donnée, nous dire ici que les compagnies de chemins de fer perdent de l'argent en transportant des céréales compte tenu de tout ce que nous leur avons donné, couvrant non seulement leurs pertes au chapitre du transport du grain, et il faudrait les prouver, mais également toutes les autres marchandises qu'elles transportent? C'est une véritable escroquerie qui remonte à 1881. Je suis convaincu que déjà il y a 100 ans, notre comité se lamentait des mêmes griefs.

Monsieur le président, j'aimerais que le ministre ou M. Kroeger nous explique, dans le cadre de ce travail collectif, qu'a entrepris le Comité chargé des tarifs, pourquoi le gouvernement a préféré ignorer, à une seule exception près, les conclusions de M. le juge Emmett Hall, qui avait travaillé de

[Text]

farmers and every organization imaginable and made recommendations to the government? It is the most definitive analysis that has ever been done, and that is the third royal commission; and instead of that, you get a consultant from Washington and then another one from Winnipeg. I do not know if either one of them ever grew any grain or shipped any.

You could have saved all this trouble by implementing Mr. Justice Emmett Hall. Why does the government continue to refuse to respond as to why they are not implementing Mr. Hall's recommendations?

Mr. Pepin: On the whole contribution to this debate, I have read it; and this remark or conclusion on the maintenance of the Crow is a sort of passing thing. There is no real in-depth analysis of the Crow in Hall. It had to do with branch lines and branch-line abandonment.

I have a quotation here from Hall that would indicate the least that can be said is that he had some questions on his mind:

This Commission feels that the government must continue to subsidize the transportation of export grain and that the full cost, as deemed by the Commission, on the cost of transportation by rail must not be imposed on the producer.

Yes, I agree with that. That is exactly what we have. Hall says not to put the full cost on the farmer, and that is a proposition with which I agree. I do not think Hall ever said to keep the Crow at all costs and not to change anything.

Mr. Benjamin: He has had some more to say since, too.

Mr. Pepin: What I wanted to say to you yesterday in the House is that the payments the government is making are not for the purpose of enriching the railways. They are not for the purpose of subsidizing the construction of facilities and what not. They are for the purpose of hauling grain.

Most people agree—and a few, like you, do not—that the railways should get adequate compensation, and that is where the payment comes in. The government says, all right, to give the railways adequate compensation, more would have to be paid. The government has to share. The idea of sharing is all over the place, and this is where the government is making a contribution. The railways will haul grain and they will be adequately compensated; and because they will be adequately compensated, they will be able to build the proper facilities.

[Translation]

la même façon, qui avait tenu des audiences à 101 endroits différents, qui avait entendu des agriculteurs, qui avait écouté tous les groupes et organismes possibles et imaginables et qui avait soumis ses recommandations au gouvernement? Il s'agit en l'occurrence de l'analyse la plus approfondie qui ait jamais été effectuée, et il s'agissait de la troisième commission royale d'enquête. Au lieu de se rallier à ces conclusions, le gouvernement a eu recours à un expert de Washington et à un autre de Winnipeg. Je ne suis même pas sûr que ces experts savaient comment cultiver ou transporter du blé.

Vous auriez pu vous épargner bien des ennuis en suivant les recommandations de M. le juge Hall. Pourquoi le gouvernement continue-t-il à refuser de nous dire pourquoi il n'a pas suivi les recommandations de M. Hall?

M. Pepin: J'ai effectivement lu les travaux de M. le juge Hall et, par rapport à toute cette question qui nous occupe ici, je dois dire qu'il ne mentionne qu'incidemment le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. M. Hall n'a pas vraiment analysé à fond la question du tarif du Nid-de-Corbeau. Ses travaux portaient avant tout sur les dessertes secondaires et leur suppression.

Je puis vous citer un extrait du rapport Hall qui vous montrera que M. Hall lui-même avait au moins certains doutes à ce sujet:

La Commission est d'avis que le gouvernement doit continuer à subventionner le transport des céréales destinées à l'exportation et que l'intégralité du coût de ce transport, comme a pu en juger la commission, par voie ferroviaire ne doit pas être imputée aux producteurs.

Bien sûr, je suis d'accord et c'est exactement ce que nous faisons ici. M. le juge Hall a dit qu'il ne fallait pas imposer à l'agriculteur l'intégralité des frais de transport, et je suis tout à fait d'accord avec cette recommandation. Je ne pense pas que M. le juge Hall ait jamais dit qu'il fallait à tout prix conserver le tarif du Nid-de-Corbeau, sans rien y changer.

M. Benjamin: Il n'empêche qu'il a dit bien d'autres choses depuis lors.

M. Pepin: Ce que je voulais vous dire hier à la Chambre, c'est que tout ce que débourse le gouvernement n'a pas pour but d'enrichir les compagnies de chemins de fer. Nous ne payons pas tout cet argent pour subventionner la construction d'installations ou que sais-je encore. Il s'agit exclusivement du transport du grain.

La plupart des gens sont d'accord—même si quelques-uns comme vous ne le sont pas—pour dire que les compagnies de chemins de fer devraient bénéficier d'une indemnisation suffisante, et c'est là précisément le rôle de ces versements. Le gouvernement est d'accord pour dire que, si nous voulons indemniser suffisamment les compagnies de chemins de fer, nous devons déboursier davantage. Le gouvernement doit payer sa quote-part. La notion du juste partage est généralement admise, et c'est dans cette optique que le gouvernement y va lui aussi de sa poche. Les compagnies de chemins de fer vont se charger du transport du grain et elles vont recevoir une indemnité suffisante. Puisque les compagnies de chemins de fer

[Texte]

Then the reason for my little dissertation on the subject of what has happened to those lands that were given to the railway is that a number of good studies and royal commissions and what not have said repeatedly that the railroads were paid to build the railways and that is all there was to it. I always feel the necessity to send you in the House a pamphlet written by the Alberta Wheat Pool on fiction and fact, which repeats all that. You are about left alone now in thinking the railways should subsidize grain transportation in Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mr. Pepin: But you have six or seven questions . . .

The Vice-Chairman: You have a minute and a half, Mr. Benjamin.

• 1745

Mr. Benjamin: Fine, Mr. Chairman.

We said in our alternative proposal, which we sent in writing to the minister, that we would keep the Crow for the grain producers—the Crow rate, a fixed rate in statute; that any subsidy paid for any shortfall on proven out-of-pocket costs would be made up to the railroads; and that for any capital investment for upgrading of rail lines we would take equity shares on behalf of the taxpayers of Canada, just like any other private investor would get.

Mr. Chairman, I want to ask the minister: Canadian Pacific owes the Government of Canada \$1.76 billion in deferred corporation income taxes. We do not even collect interest on that; it is shown as taxes owing. The theory was—and it was for Bell Canada and Inco and all the rest of them—that those deferred taxes would be used to reinvest in new plant and upgrading railway lines, etc., and they sure did invest it, all right. They bought property in California, New York, Guatemala, Australia, and Indonesia. So what about saying to Canadian Pacific we will write off that \$1.76 billion in deferred corporation taxes, you do not owe it any more; but you are going to haul grain at the statutory Crow rate. That will see them through for quite a few years.

Mr. Pepin: Mr. Blakeney said he had better investments to make than that one.

What is really fundamental is that what the government is contributing to now is for the transportation of grain. The ownership of the company does not have much to do with that. The Government of Canada, the people of Canada, own 100% of CN, yet we provide them with the same contribution as we provide them in CP.

[Traduction]

vont recevoir cette indemnité suffisante, elles vont être en mesure de construire les installations nécessaires.

La raison pour laquelle j'ai fait cette petite dissertation à propos des tenants et aboutissants de ces terres qui ont été données aux compagnies de chemins de fer est que toute une série d'excellentes études et autres rapports de commissions royales, j'en passe, ont répété à qui voulait l'entendre que les compagnies de chemins de fer étaient payées pour construire des réseaux, un point c'est tout. Cela fait longtemps que je voulais vous faire tenir une petite brochure de l'*Alberta Wheat Pool* sur la fiction et la réalité, brochure où figurent les mêmes arguments. Vous allez vous retrouver tout seuls si vous continuez à soutenir que c'est aux compagnies de chemin de fer à subventionner le transport de céréales au Canada.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

M. Pepin: Mais vous aviez six ou sept questions . . .

Le vice-président: Il vous reste une minute et demie, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président.

Nous avons dit dans notre contre-proposition, adressée par écrit au ministre, que nous devrions maintenir le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour les céréaliculteurs, un tarif fixe; que toute subvention versée pour compenser une perte ou des déboursés prouvés serait payée aux chemins de fer; et que pour tout investissement d'équipement visant à améliorer les lignes de chemin de fer, nous souscirions des actions au nom des contribuables canadiens comme pour tout autre investisseur privé.

Monsieur le président, voici ma question au ministre: le Canadien Pacifique doit au gouvernement canadien 1.76 milliard de dollars d'impôt différé sur le revenu de la société. Nous ne percevons même pas d'intérêts là-dessus; il s'agit d'impôts dus. La théorie était, comme pour Bell Canada, Inco et toutes les autres, que ces impôts différés serviraient à réinvestir dans de nouvelles installations et à améliorer les lignes de chemin de fer, etc., et il est bien certain que cela a été investi. Le Canadien Pacifique a acheté des terrains en Californie, dans l'État de New York, au Guatemala, en Australie et en Indonésie. Alors pourquoi ne pas leur dire que l'on remet cette dette de 1.76 milliard de dollars d'impôt différé, qu'ainsi la société ne les doit plus; que par contre, il lui faudra transporter les céréales au tarif légal du Pas du Nid-de-Corbeau. Cela leur permettrait de le faire pendant pas mal d'années.

M. Pepin: M. Blakeney a déclaré qu'il y avait de meilleurs investissements à faire.

Ce qui est en fait fondamental, c'est que la contribution actuelle du gouvernement porte sur le transport des céréales. Le contrôle de la société n'a pas grand-chose à voir avec ça. Le gouvernement canadien, la population canadienne, détient 100 p. 100 du CN, mais nous lui versons les mêmes contributions qu'au CP.

[Text]

Mr. Benjamin: CN paid us a dividend last year; why should we not get one from CP?

Mr. Pepin: Because you would have not only to provide the money for the contribution of the government to the transportation of grain but also to provide another quantity of money for the acquisition of shares.

Mr. Benjamin: It is not just the transportation of grain; it is all the commodities.

The Vice-Chairman: That concludes your time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We are going to invest in capital investment and upgrading of railroad lines. Now, damn it, if you were to ask the private investor to turn over his money to invest it with no return on it, he would lock you up.

Mr. Pepin: But I am trying to say . . .

Mr. Benjamin: Well, why are you doing that with the taxpayers' money?

Mr. Pepin: What I am saying is that this would not change at all the problem we have in front of us now, which is to ensure the transportation of grain, and the ownership of CP . . .

The Vice-Chairman: Mr. Minister, that concludes Mr. Benjamin's turn.

I want to interrupt for a moment. I need direction from this committee. It is proposed that this committee conclude this first session at 6.00 p.m., and the notice was given that we return at 8.00 p.m. Are the members intending to return at 8.00 p.m. this evening?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Fine.

Then I have one more . . .

Mr. Mazankowski: As long as the officials return.

The Vice-Chairman: —questioner, Mr. Dubois.

Monsieur Dubois, s'il vous plaît.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, à la suite de la publication du rapport Gilson et des vérifications par certains groupes de travail, principalement M. Yvan Jacques, et à la suite de toutes sortes de discussions qui ont eu lieu, soit par questions à la Chambre ou interrogations en vertu de l'article 43 à l'époque, et ensuite de déclarations 21, le Comité a aujourd'hui devant lui ce projet de loi.

Vous l'avez déposé, monsieur le ministre, au mois de mai. Vous avez eu quelque difficulté à le déposer le 4 mai et, par la suite, finalement, il a été déposé le 10 mai.

Monsieur le ministre, depuis quand, au niveau du ministère des Transports ou au niveau du gouvernement canadien, y a-t-il des requêtes de l'Ouest canadien pour changer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau?

On entend parler de cette situation-là depuis plusieurs années, et j'aimerais bien que le ministre nous dise depuis

[Translation]

M. Benjamin: Le CN nous a payé l'année dernière un dividende; pourquoi ne pas en exiger un du CP?

M. Pepin: Parce qu'il faut non seulement fournir l'argent pour la contribution gouvernementale au transport de céréales mais également en fournir pour l'achat des actions.

M. Benjamin: Il ne s'agit pas seulement du transport de céréales, mais de tous les produits.

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous allons investir en équipement et améliorer les lignes de chemin de fer. Si vous demandiez à l'investisseur privé d'investir sans espérer de bénéfices, il vous ferait enfermer.

M. Pepin: Ce que j'essaie de dire . . .

M. Benjamin: Alors pourquoi faites-vous ce genre de choses avec l'argent du contribuable?

M. Pepin: Cela ne changerait absolument pas le problème actuel, à savoir qu'il nous faut nous assurer que le transport des céréales et le contrôle de CP . . .

Le vice-président: Monsieur le ministre, le temps de M. Benjamin est écoulé.

Permettez-moi de vous interrompre un instant. Je veux consulter le Comité. Il est proposé que la première séance du Comité se termine à 18 heures et l'on a donné avis que nous reprendrions à 20 heures. Les députés ont-ils l'intention de revenir ce soir à 20 heures?

Des voix: Oui.

Le vice-président: D'accord.

J'ai encore un . . .

M. Mazankowski: Si les fonctionnaires reviennent.

Le vice-président: . . . nom sur ma liste, M. Dubois.

Mr. Dubois, if you please.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Following the Gilson report and reviews by some task forces, mainly Mr. Yvan Jacques, and after all sorts of discussions, questions in the House or motions under Section 43 and statements under Section 21, we now have this bill before the committee.

Mr. Minister, you tabled it in May. You had some problem when you wanted to introduce it on May 4 and it was finally introduced on May 10.

Since when have the Department of Transport or the Canadian government received requests from western Canada to change the Crow rate?

We have been hearing about this problem for several years and I would like the minister to tell us for how long we have

[Texte]

quand on veut changer cette chose-là. Depuis quand les gens de l'Ouest disent-ils qu'il faut des changements au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour qu'ils puissent expédier leur marchandise?

• 1750

Est-ce que le ministre peut dire au Comité s'il a eu énormément de demandes pour que l'on fasse ces changements et surtout d'où venaient ces demandes? Aujourd'hui, il y a des controverses dans certaines parties du pays et on ne s'entend pas sur certaines modalités de paiement. Est-ce que le ministre peut nous faire un bref historique pour les gens qui auront à lire les comptes rendus des audiences du Comité? C'est un sujet qui provoque beaucoup de discussions. Est-ce par hasard que le gouvernement canadien a voulu déposer ce projet de loi, qu'on l'a étudié en deuxième lecture et que nous en sommes maintenant rendus à l'étape du Comité?

M. Pepin: Seulement trois idées. La première idée, c'est que dans certains discours qui ont été faits récemment, on a tendance à dire que le problème du *Crow* existe depuis 86 ans. Ce n'est pas vrai du tout. Le problème du *Crow* est un problème relativement récent. Comment s'est-il présenté?

An hon. Member: What has that to do with it?

Mr. Pepin: Possibly as much as the questions you raised with him.

C'est qu'avec l'inflation surtout, la valeur du *Crow* s'est amenuisée continuellement. Il fut un temps où le *Crow* représentait à peu près, et même peut-être plus, que le prix réel du coût de transport du grain. Il n'y avait pas de problème à ce moment-là. Le *Crow* avait eu sa valeur. Mais avec l'inflation surtout, le *Crow* représente de moins en moins de la valeur réelle. En 1958, par exemple, il représentait 75 p. 100 et aujourd'hui, il ne représente plus que 18, 19 ou 20 p. 100 de la valeur réelle. Et si on continue, il va représenter de moins en moins: 10 p. 100 à la fin de la décennie.

Donc, il y a deux ou trois ans, dans l'Ouest, un certain nombre de gens ont été alertés à cette situation-là et se sont dit: Si ce que nous payons représente de moins en moins, eh bien, il viendra un temps où les chemins de fer ne pourront plus ou ne voudront plus transporter notre grain. Ils ont commencé à craindre qu'il y ait même un rationnement du transport du grain.

Alors, un certain nombre d'associations, la WAC et le *Saskatchewan Wheat Pool* par exemple, ont commencé à présenter des résolutions qui disaient: Si le gouvernement accepte de faire un, deux, trois, quatre, cinq, six et sept, nous négocierons le tarif du Nid-de-Corbeau avec eux.

Alors, c'est comme cela que les événements se sont présentés.

Malheureusement, la récession est venue, il y a un an ou un an et demi. À ce moment-là, comme les chemins de fer étaient moins occupés à cause de la récession, on est revenu à un état de non-crainte, si vous voulez, justement parce que l'on s'apercevait que même des récoltes record pouvaient être

[Traduction]

had requests to change this. For how long have people from the west asked for changes to the *Crow* rate so that their commodities may be shipped?

Could the minister tell the committee whether there has been a lot of requests for these changes and especially where such requests have come from? There is today some controversy in certain areas of the country and people do not seem to agree on some methods of payment. Could the minister give us a brief historical background so that the people who will be reading our committee proceedings know what we are talking about? It is indeed a widely discussed topic. Is it mere chance if the Canadian government has introduced this bill, if it has received second reading and if we are now at the committee stage?

Mr. Pepin: Three points only. First, in some recent speeches, we have heard that the *Crow* issue has been with us for 86 years. This is not true at all. The *Crow* issue is quite a recent problem. How did it happen?

Une voix: Quel est le rapport?

M. Pepin: Peut-être autant que les questions que vous avez posées.

The problem is that the value of the *Crow* rate has kept diminishing, especially with inflation. There was a time when the *Crow* rate was about, and sometimes even more, the real cost of grain transportation. There were no problems at the time. The *Crow* was a good rate. But with inflation, the *Crow* rate has less and less real value. In 1958, for instance, it was 75% and today it is only 18%, 19% or 20% of the real value. If we go on like this, it will keep diminishing to reach 10% by the end of this decade.

So, about two or three years ago, in the west, a number of people were made aware of this situation and thought that if what they were paying had less and less value, there would come a time when the railways could not or would not transport any more grain. They got to fear that grain transportation would be rationed.

So a number of associations, the WAC and the *Saskatchewan Wheat Pool*, for instance, started moving resolutions according to which if the government were to do one, two, three, four, five, six and seven, they would negotiate the *Crow* rate.

That is how it happened.

Unfortunately, with the recession, a year or a year and a half ago, the railways were less burdened and people stopped being concerned because they realized that the same record crops could be transported quite easily on the western railway lines.

[Text]

transportées relativement facilement sur les chemins de fer de l'Ouest.

Alors, on a été desservi par la récession en termes de l'urgence que les associations de l'Ouest voyaient à la réforme du *Crow*. Je pense que cela va revenir très rapidement à mesure que nous allons sortir de cette récession.

M. Dubois: Monsieur le ministre, le député qui me précédait parlait de la situation du CN. Quel montant d'argent le gouvernement canadien est-il obligé d'engager au niveau de ce bénéfice avec les compagnies de chemins de fer, et quelle est l'accumulation des déficits que les compagnies de chemins de fer ont faits en fonction de la situation au niveau du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau?

On sait qu'il y a la question du 31 millions de tonnes de production. Les agriculteurs paient tant la tonne, alors que le coût réel du transport... Est-ce que le ministre peut nous dire aujourd'hui les chiffres qui se rapportent à ces déficits pour que l'on connaisse vraiment, en fonction du projet de loi que nous avons devant nous, la part du gouvernement canadien et le déficit des compagnies de chemins de fer?

• 1755

M. Pepin: Je n'ai pas tous ces chiffres-là en tête; ceux que j'ai sont les suivants. Le gouvernement va verser, en termes de remplacement pour le Nid-de-Corbeau, pour le bénéfice du Nid-de-Corbeau, 651 millions de dollars. Ce 651 millions de dollars, dans mon esprit à moi, est fait de deux éléments. Le premier élément, c'est ce qui s'appelle le subside aux voies d'embranchement, qui représente 280 millions de dollars. Le gouvernement fédéral compte ce subside de base qu'il paye présentement et ajoute 300 millions de dollars; cela fait 651 millions de dollars qui représentent à peu près l'écart auquel les chemins de fer ont à faire face présentement.

M. Dubois: Alors, le déficit, la dernière année, a été de combien au niveau des chemins de fer? Environ 250 millions de dollars?

M. Pepin: Plus que cela: 300 à 400 millions de dollars. Les chemins de fer bénéficient présentement du subside aux voies d'embranchement. Alors, ils ont bénéficié de 280 millions de dollars. Ce qu'ils perdent, ce qu'ils ne gagnent pas, c'est la différence entre ce 280 millions de dollars et le 651 millions de dollars qu'ils vont recevoir à l'avenir.

On peut regarder cela plus largement encore. Ce que les chemins de fer vont recevoir, c'est considéré par eux évidemment, et par d'autres aussi, comme n'étant pas une compensation réelle des dépenses qu'ils encourent pour transporter du grain. Par exemple, ils vont recevoir 100 p. 100 des coûts variables, très bien, mais ils ne reçoivent que 20 p. 100 des coûts constants. Et même si c'est sur un étapisme de quatre ans qu'ils reçoivent ce 20 p. 100 des coûts constants, dans les tarifs commerciaux, ces coûts constants peuvent aller jusqu'à 150 p. 100. Ici ils ne vont qu'à 20 p. 100 et encore doivent-ils attendre quatre ans pour avoir ce 20 p. 100-là. Ils estiment que même dans ce «phasage», il y a pour eux une perte de 340 millions de dollars. Donc, c'est un jugement que le gouverne-

[Translation]

So the recession caused the western associations to think that the Crow reform was not as urgent as they had first thought. I think that the situation is going to change quite rapidly as we come out of the recession.

Mr. Dubois: Mr. Minister, the member speaking before me talked about the CN. How much money does the Canadian government have to commit for the railway companies and what is the accumulated deficits of these companies due to the Crow rate?

We know about the 31 million tons being produced. The producers pay so much for a ton whereas the real cost of transportation... Could the minister tell us today what these deficits are so that we really know what is the share of the Canadian government and what is the deficit of the railway companies when we consider this bill?

Mr. Pepin: I do not have all these figures but here are some. The government will pay \$651 million in replacement value for the Crow. There are two elements to this \$651 million. The first one is what we call the subsidy to branch lines, \$280 million. The federal government adds \$300 million to this present basic subsidy; it is \$651 million which is roughly the spread that the railways are now carrying.

Mr. Dubois: So, how much was the deficit for the railways in the last year? About \$250 million?

Mr. Pepin: More than that: \$300 million to \$400 million. The railways now get a subsidy for branch lines. They have therefore been paid \$280 million. What they lose, what they do not earn, is the difference between these \$280 million and \$651 million that they will be getting.

We can even say that what the railways are going to get, they and others do not think that it is really paying for their cost of grain transportation. For instance, they are going to get 100% of variable costs but only 20% of constant costs. And even if it is in stages over four years that they will receive those 20% of constant costs, in commercial rates, such costs can go as high as 150%. Here they do not go higher than 20% and they still have to wait four years to get those 20%. They feel even over this period they are losing \$340 million. So the government is in fact stating it is an adequate compensation for the railways.

[Texte]

ment passe en disant: Voilà, c'est une compensation adéquate pour les chemins de fer.

M. Dubois: Très bien.

Une question se rapportant directement au projet de loi, même si on n'en est pas à l'étude article par article.

A l'article 3, dans les mesures administratives de la Partie I, on parle évidemment du Comité supérieur du transport du grain, du commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, de l'administrateur et des membres supplémentaires nommés par le ministre. Au sous-alinéa 3d) (ix), on dit ceci:

(ix) au plus trois membres qui, selon le ministre, représentent les intérêts des utilisateurs de grain de provende hors du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Est-ce que le ministre a l'intention de prendre des gens spécifiquement de l'Est du pays? Il y a beaucoup de producteurs de l'Est du pays, spécialement au Québec ou encore même dans les Maritimes, qui sont des utilisateurs de grain de provende. Est-ce que le ministère, à l'heure actuelle, a des idées arrêtées sur cette chose-là? On voit que les principaux représentants viendraient de l'Ouest. Je n'ai rien contre cela, je pense que c'est normal, mais j'aimerais avoir des précisions à ce sujet.

M. Pepin: Le sous-alinéa (ix) de l'article 3 a pour but tout simplement de refléter le caractère national de l'industrie du grain au Canada. L'Est est consommateur du grain de l'Ouest. Alors, comme le grain a une dimension nationale, pancanadienne, si vous voulez, il a été décidé d'ajouter trois membres pour représenter d'autres provinces que les trois en question. Ces trois membres-là pourront venir donc de l'Atlantique, de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique également. On va essayer de faire un choix judicieux et équilibré dans le choix de ces trois personnes.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: The Chair will now call it 6.00 o'clock. We will adjourn to 8.00 p.m., and Mr. Mayer will be the first questioner.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Mr. Dubois: Fine.

I now have a question dealing directly with the bill even if we have not yet reached the clause by clause consideration.

In Clause 3, in the administrative measures contained in Part I, we have the senior grain transportation committee, the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Administrator and other members appointed by the Minister. In subparagraph 3(d)(ix), I read:

(ix) not more than three members who, in the opinion of the Minister, represent the interests of consumers of feed grains outside the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

Does the Minister intend to appoint some members from the Eastern part of the country. There are a lot of producers in Eastern Canada, especially in Quebec or even in the Maritimes, who use feed grains. Has the department already decided anything about this? It seems that the main representatives would come from Western Canada. I have nothing against it, I feel it is normal, but I would like to have some details.

Mr. Pepin: Subparagraph (ix) of Clause 3 simply reflects the national nature of Canada's grain industry. Eastern Canada consumes western grains. So because there is a national dimension to grain, it has been decided to add three members who will represent other provinces besides the three that are quoted. These three members could come from the Atlantic, Ontario, Quebec and British Columbia. We will try to make a good and balanced decision in choosing these three members.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: La présidence déclare maintenant qu'il est 18 heures. Nous ajournons jusqu'à 20 heures et je donnerai alors la parole à M. Mayer.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister.

Du ministère des transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre.

From Agriculture Canada:

Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

D'Agriculture Canada:

M. H. Migie, directeur, L'analyse des marchés agro-alimentaires.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 104

Wednesday, June 29, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 104

Le mercredi 29 juin 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Hon. Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Léopold Corriveau
Pierre Gimaïel
Bert Hargrave
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Paul McRae
Jack Murta
Douglas Neil
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 29, 1983

(147)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:05 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Messrs. Althouse, Hargrave, Murta and Neil.

Other Members present: Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Loiselle, Reid (*Kenora—Rainy River*), Tessier and Thacker.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Minister and the witnesses answered questions.

It was agreed,—That the documents submitted by Mr. Kroeger, Deputy Minister, Department of Transport, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Rate Determination (*See Appendix "TRPT-49"*)

2. The Rate-Setting Cycle (*See Appendix "TRPT-50"*).

At 10:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 29 JUIN 1983

(147)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h05 sous la présidence de M. Bockstael (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: MM. Althouse, Hargrave, Murta et Neil.

Autres députés présents: M^{me} Côté, MM. Gustafson, Loiselle, Reid (*Kenora—Rainy River*), Tessier et Thacker.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface et M. Denis Lefebvre, avocat général.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les documents soumis par M. Kroeger, sous-ministre du ministère des Transports soient joints au procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Établissement du taux (*Voir appendice «TRPT-49»*)

2. Le cycle de l'établissement des taux (*Voir appendice «TRPT-50»*).

A 22h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, June 29, 1983

• 2004

The Vice-Chairman: There being a quorum present, I will call this meeting to order.

We shall resume consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

We are still on Clause 2.

On Clause 2—*Définitions*

The Vice-Chairman: The speaker is Mr. Mayer. Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

There are really so many areas to cover that it is hard to know where to start, but I would like to try to cover three areas, if I can, in the brief time that I have. I would like to talk about the complexity of the bill, the fact that I do not think there are enough producers on what is called the Senior Grain Transportation Committee, and I would also like to have some thoughts by the minister on how he proposes to address the inequities in the livestock industry or to see that somehow this payment is as neutral as possible, as far as comparative advantage is concerned. First of all, the complexity of the bill: If I understand the rate-setting cycle in the paper that was circulated at the request of Mr. Kroeger, if I go through the two page hand-out that we have, it says "By February 28" at the top of the page. I assume, just for the sake of clarity so that we make sure that we understand this, that if we put down 1983 and follow it through we will then be in 1983 until we get to April 15, towards the bottom of the page, which would be 1984, then we would keep going until we get to April 30, which would be 1985. Is that correct? This means, if we were to take this crop year, that you would begin the rate-setting structure this past February and we would not know what the final rate was until August of next year. Is that correct?

• 2005

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Transport Canada): The paper circulated describes rates only in respect of one crop year. So on April 30, 1984—as Mr. Mayer put it, at the bottom of page 1 of this document—aside from determining the interim adjustment the CTC also determines the basic freight rate for the coming year and then they apply the interim adjustment to it. So what you are talking about with the interim adjustment and the final adjustment is a certain amount of fine tuning, if you like, from a basic freight rate that was struck and may have been a few cents too high or a few cents too low.

This is a good illustration of why the bill is complicated. One could have decided to administer a certain amount of rough justice and say: Well, the CTC will have to make the best guess it can at what the cost indices are going to be, the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 29 juin 1983

Le vice-président: Je constate que nous avons maintenant le quorum, je déclare donc la séance ouverte.

Nous reprenons notre étude du Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous poursuivons notre étude de l'article 2.

Article 2—*Définitions*

Le vice-président: C'est M. Mayer qui a la parole.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous avons tellement de questions à aborder que je ne sais par où commencer. Je vais essayer de discuter de trois sujets dans le temps, très court, dont je dispose. Je trouve ce projet de loi par trop complexe. J'estime que le comité supérieur du transport du grain ne compte pas suffisamment de représentants des producteurs. J'aimerais également savoir comment le ministre entend remédier aux inégalités du secteur du bétail et rendre ce paiement aussi neutre que possible en ce qui concerne les avantages comparatifs. Passons maintenant à la complexité du projet de loi. Le calendrier de fixation des taux qui nous a été remis à la demande de M. Kroeger mentionne en haut de la page: au plus tard le 28 février. Donc si je comprends bien, les périodes visées sont pour l'année 1983 jusqu'au 15 avril, vers le bas de la page pour 1984 et à partir du 30 avril sur la page suivante, il s'agit de 1985. N'est-ce pas? Ceci voudrait donc dire que pour les récoltes de cette année, les taux seraient fixés à partir de février dernier et nous ne connaîtrions le taux définitif qu'en août de l'année prochaine. N'est-ce pas?

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transport Canada): Le calendrier de fixation des taux qui vous a été remis indique les taux pour une seule année récolte. Donc ce que vous voyez au bas de la page 1 du document, comme l'a dit M. Myer, signifie que, au plus tard le 30 avril 1984, la CTC doit déterminer le montant du rajustement provisoire en plus du taux d'expédition de base auquel vient se rajouter le rajustement provisoire. Les rajustements provisoire et définitif nous permettent de mettre au point, si l'on veut, le taux d'expédition de base, qui peut avoir été fixé à quelques cents en trop ou en moins.

Cela illustre très bien, à mon avis, la complexité de ce projet de loi. On aurait en effet très bien pu retenir une formule plus approximative et accepter que la CTC devine le niveau des indices de coûts et que l'administrateur ne fasse qu'une seule

[Texte]

administrator will make one estimate of what the volumes are going to be and then we will just leave it at that. Regardless of whether there is a bumper crop on the one hand or a crop failure on the other, one could say that over a 10-year period the errors would cancel each other out and everybody would be all right. The introduction of the interim adjustment and the final adjustment are to produce as precise a result as possible so that nobody, whether it is government or producers, pays more or receives less than the actual cost situation warrants. That is the logic of the adjustments.

Mr. Mayer: The point I make here, Mr. Chairman, is that if I follow your chronological sequence properly, you take over two years to set the rate. It is two and a half years, in fact.

Mr. Kroeger: Supposing that on April 30, 1984...

Mr. Mayer: Excuse me, Mr. Chairman, the minister shakes his head. I would like to get this cleared up. He shakes his head negatively, he disagrees with me. We start in February, 1983 and end up in August, 1985. To my way of thinking, that is two and a half years. Am I right in that or am I wrong? I would like to establish, first of all, whether my thinking in following this through is correct. Is that correct?

Mr. Kroeger: What you are talking about with the interim adjustment is perhaps a couple of cents up or down on the basic freight rate that is established every year on April 30. First you strike a freight rate, the freight rate you need as of August 1.

Mr. Mayer: Okay. I understand...

Mr. Kroeger: Then you adjust it upwards or adjust it downwards. But you are right, to get the final result takes two years.

Mr. Mayer: I am not trying to argue on all the fine tuning. All I am trying to point out is that, if I follow through your rate-setting cycle on this two-page hand-out correctly, it seems to me that you are going to start setting the rates in February, 1983, just to take that as an example, and we are not going to conclude what that final rate is going to be until August, 1985. Am I wrong in that? If I am wrong, I would like to have it pointed out to me why I am wrong, or how I read this thing, or how I misinterpreted it.

Mr. Kroeger: No. I think you are right. The final adjustment would not take effect until August, 1985. You are right about that.

Mr. Mayer: It just seems to me that that is incredible. We are now in an age of computers, when we can feed information in, collect it, distribute it and analyse it very quickly and very accurately. I just think there has to be a better way of doing it. For instance, why could we not do what the Canadian Wheat Board does in terms of setting initial payments? You make an estimate in April as to what kind of volume is going to move, you get an estimate as to what the railways are going to charge, you pay them on a percentage basis. At the end of the crop year, which would be July 31, within a month you could determine how much grain was moved, the Wheat Board would close off their books, the pools would be closed—in this case it would not be the pooling system of grain—and we

[Traduction]

série de prévisions quantitatives des volumes, un point c'est tout. Année de vaches maigres ou année de vaches grasses, au bout de 10 ans, les erreurs se corrigeraient d'elles-mêmes, et tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Ces rajustements provisoire et définitif nous permettraient cependant d'arriver à des données bien précises de sorte que ni le gouvernement ni les producteurs ne toucheront plus ou moins que la situation ne le justifie. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté cette formule de rajustement.

M. Mayer: Si j'ai bien compris votre séquence chronologique, monsieur le président, il vous faudra deux ans et même deux ans et demi pour fixer les taux.

M. Kroeger: Supposons qu'au 30 avril 1984...

M. Mayer: Excusez-moi, monsieur le ministre, mais le ministre secoue la tête. J'aimerais comprendre exactement de quoi il retourne. Il fait signe que non, qu'il n'est pas d'accord avec moi. Ce calendrier commence en février 1983 et se termine en août 1985. Cela fait donc deux ans et demi. Ai-je raison ou non? J'aimerais savoir si j'ai bien compris le calendrier.

M. Kroeger: Vous parlez d'un rajustement provisoire de quelques cents, d'un côté ou de l'autre, du taux d'expédition de base qui est fixé chaque année le 30 avril. Nous commençons par fixer le taux d'expédition dont nous avons besoin au 1^{er} août.

M. Mayer: D'accord, je vois...

M. Kroeger: Et ce taux de base est ensuite rajusté d'un côté ou de l'autre. Mais vous avez raison, ce processus prend deux ans.

M. Mayer: Je ne remets pas ces rajustements en question. Tout ce que je veux confirmer, c'est que le document de deux pages, le calendrier de fixation des taux que vous nous avez remis montre que le processus commence en février 1983, par exemple, et que le taux définitif ne sera fixé qu'en août 1985. Vrai ou faux? Si j'ai mal compris, si j'ai mal interprété ce calendrier, j'aimerais qu'on me le dise.

M. Kroeger: Non, vous avez raison. Le rajustement définitif ne s'applique qu'en août 1985. Vous avez bien compris.

M. Mayer: Mais cela me semble tout à fait incroyable. À mon avis, à l'âge de l'informatique, nous pourrions très facilement recueillir des données, les distribuer et les analyser avec rapidité et exactitude, il devrait y avoir un meilleur moyen de procéder. Pourquoi par exemple ne pouvons-nous pas adopter le système de la Commission canadienne du blé pour fixer les premiers paiements? On pourrait établir des prévisions en avril sur les mouvements de grains et les taux des chemins de fer et leur verser un pourcentage. À la fin de la campagne agricole, au 31 juillet, on pourrait prendre un mois pour déterminer exactement les volumes d'expédition, la Commission du blé pourrait finaliser ses livres et les pools fermer leurs portes—sauf que dans ce cas-ci, on n'utiliserait

[Text]

would know what the freight rate is. Instead of that, it takes a year longer.

• 2010

What I would like to do, Mr. Chairman, if at all possible, is to have the minister and his officials sit down and work through an example and take some hypothetical figures or some estimates and show us in black and white how this kind of thing would work so that we could look at this and have a very good understanding of how in actual fact or with actual figures this rate is going to be set. I just cannot believe that this thing has to be stretched out over that length of time.

Mr. Kroeger: There are a lot of analogies between the Wheat Board initial price example that Mr. Mayer gave and what this does. It takes somewhat longer if you are going to observe the principle that you set a freight rate for a crop year. If you could start adjusting the freight rate during the crop year, then . . .

Mr. Mayer: Why can you not? The Wheat Board will make payments during the year. That used to be the case. When I first started farming there were always payments around Christmas-time. It was a payment that was an adjustment to the initial price. Why could you not do that in terms of the railways?

Mr. Kroeger: You could do it, but you still would not know until July 31 or sometime after July 31 what actual volumes had moved, and the volumes are the critical factor.

Mr. Mayer: Yes, but surely you make my case for me. The end of July you are talking about is 1984, and the end of July we are talking about here is 1985. That is a full year after the crop year has closed. Why does it have to take so long?

Mr. Kroeger: The point is that the crop year starts on August 1. You have to strike the freight rate on April 30. You strike your freight rate four months before the beginning of the crop year so by the time the crop year is over and you have your data computed you are into the fall. Unless you are going to change your freight rate during the course of the crop year, you then have no choice but to wait for the following August 1.

In fact, the basic freight rate is established on April 30 every year. So one year \$30 might be the basic freight rate . . .

Mr. Mayer: With all due respect, I understand the analogy you are making. I do not want to get bogged down in terms of the specifics; I want to attack the principle. What I would like to do, if we could, Mr. Chairman, would be to have the officials give us an example of how this system would work. I, for one, would certainly be prepared to submit something that I think would be much simpler and much quicker in terms of its working because once you get past a year from when the grain is moved, who in Sam Hill can remember what the costs were?—and it becomes a lot easier for books to get out of

[Translation]

pas le système des pools—et nous connaîtrions le taux d'expédition. Avec votre formule, il faut un an de plus.

Monsieur le président, serait-il possible que le ministre et ses adjoints préparent un exemple avec chiffres ou prévisions à l'appui ce qui nous permettrait de voir en noir sur blanc comment fonctionne leur formule. Il me semble que nous pourrions mieux comprendre avec des chiffres et des données comment ce taux sera établi. Je ne peux tout simplement pas croire qu'on ait besoin d'autant de temps.

M. Kroeger: Il y a plusieurs points de comparaison entre cette formule et le système de fixation du prix initial de la Commission du blé que M. Mayer a cité en exemple. Mais il faut un peu plus de temps si l'on adopte le principe de l'établissement d'un taux d'expédition pour une campagne agricole. Vous savez, si on commence à rajuster le taux d'expédition pendant une année-récolte, on . . .

M. Mayer: Et pourquoi ne pourrait-on pas le faire? La Commission du blé avait l'habitude d'effectuer des versements dans l'année. Je me souviens que lorsque j'ai commencé à travailler dans le secteur agricole, nous recevions toujours des paiements vers Noël. Il s'agissait d'un rajustement par rapport au prix initial. Pourquoi les chemins de fer ne peuvent-ils pas adopter une formule semblable?

M. Kroeger: Nous pourrions toujours le faire, mais il n'en demeure pas moins qu'il est impossible avant le 31 juillet ou peu après de déterminer le volume des mouvements, qui constitue un facteur capital.

M. Mayer: Mais vous abondez dans mon sens. Nous parlons ici de la fin de juillet 1984, tandis que votre calendrier, lui, parle de juillet 1985, donc d'une année complète après la fin de la campagne agricole. Pourquoi vous faut-il tellement de temps?

M. Kroeger: N'oubliez pas que l'année-récolte commence le 1^{er} août. Les taux d'expédition doivent cependant être fixés au 30 avril. Cela veut donc dire que les taux d'expédition sont établis quatre mois avant le début de l'année-récolte et une fois les données compilées et analysées après la fin de l'année-récolte, c'est déjà l'automne. Donc, à moins de modifier les taux d'expédition pendant l'année-récolte, il faut attendre au 1^{er} août de l'année suivante.

En fait, le taux d'expédition de base est établi au 30 avril chaque année. Disons qu'il ait été fixé à \$30 une année donnée . . .

M. Mayer: Sauf votre respect, je comprends la comparaison. Je ne voudrais pas m'arrêter aux détails, c'est au principe que je m'attaque. J'aimerais, monsieur le président, que les fonctionnaires du ministère nous donne un exemple de la manière dont ce système fonctionnerait. Je suis personnellement tout à fait disposé à vous remettre une formule beaucoup plus simple et plus rapide. En effet, un an après les expéditions de grains, qui est capable de se rappeler les coûts? Il me semble qu'il est beaucoup plus dangereux avec votre système que les livres s'embrouillent, car n'oubliez pas que la mémoire

[Texte]

whack and for people to forget, or for you to in fact challenge the figures.

So I think anything we can do to tighten up the timeframe has to benefit both the railways, the producers and the government, and I would certainly like to do that if we could have an example of what . . .

Mr. Kroeger: That is easily done.

Mr. Pepin: The reason why I was shaking my head was to emphasize the fact that there would be a rate known every year. The farmer would not live in anxiety as to what the rate would be; there would be a rate set annually. That is what I was shaking my head for.

Mr. Mayer: I know that, but the point is that you do not know the final costs until a year after the fact, what the producer is going to be paid net.

Let me pursue another area. I do not have a lot of time. Another area that concerns me, and I think concerns a lot of people on this side and a lot of producers, is the fact that you are not going to have very many—and I would argue certainly not enough . . . producers on this so-called Senior Grain Transportation Committee. And I would like to know why it is called senior. If you call it senior, by implication there is a junior. I do not know why you call it senior.

Why could we not, for instance, have more direct input onto that committee as far as the producers? . . . because they are going to be the ones who are going to be asked to pick up the additional costs in terms of the inflation factor, and yet when I look at that 18-member board virtually you can get by with as little as three producers. I wonder if somebody could address that and tell me why we cannot have more producers on that Senior Grain Transportation Committee.

Mr. Kroeger: On the question of why it is called the Senior Grain Transportation Committee, the only reason for that is that is what the existing committee is called. There is a committee in existence that happens to be called the Senior Grain Transportation Committee. I frankly do not know why. Your point is rather well taken: if you have a senior one, where is the junior?

On the question of the composition of the committee, the government essentially adopted the recommendations that came out of the consultations in the central co-ordinating agency task force. There is no special magic to that composition with the 18 members, and if the committee were collectively to arrive at a different view presumably that . . .

• 2015

Mr. Mayer: Let me ask the minister or his officials, Mr. Chairman, if the minister would be amenable to an amendment that would allow for more direct participation and input on that senior grain transportation committee by producers, not producers through elevator companies but directly by producers.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, this is the kind of thought I was hoping would come out from this committee. The previous intervention of Mr. Mayer is very welcome. If there is a way of

[Traduction]

est une faculté qui oublie et vous pourriez très bien remettre des chiffres en question.

Il me semble qu'il serait tout à l'avantage des chemins de fer, des producteurs et du gouvernement que nous resserriions ce calendrier de fixation des taux, et c'est ce que je préconise, si seulement vous pouviez nous donner un exemple . . .

M. Kroeger: C'est facile.

M. Pepin: Si je secoue la tête, c'est pour bien souligner que nous aurions un taux de fixé chaque année. Les agriculteurs n'auraient pas à s'inquiéter de ce taux, car il serait fixé sur une base annuelle. C'est pourquoi j'ai secoué la tête.

M. Mayer: Je le sais bien, mais il n'en demeure pas moins que les coûts définitifs, le montant net versé aux producteurs, ne seront connus qu'un an plus tard.

Mais j'aimerais maintenant aborder une autre question, car je n'ai pas beaucoup de temps à ma disposition. Un autre sujet qui me préoccupe, ainsi qu'un bon nombre de mes collègues de ce côté et beaucoup de producteurs, est que votre comité supérieur du transport du grain ne comptera pas suffisamment, à mon avis, de producteurs. J'aimerais savoir pourquoi vous l'appellez comité supérieur. Il me semble qu'en disant supérieur, vous sous-entendez l'existence d'un comité inférieur.

Pourquoi les producteurs ne pourraient-ils pas participer plus directement aux travaux de ce comité? En effet, ce sont eux qui devront payer les coûts supplémentaires attribuables à l'inflation, mais vous semblez croire que trois producteurs suffisent au sein d'un comité de 18 membres. Pouvez-vous m'expliquer cela?

M. Kroeger: Ce comité s'appelle comité supérieur du transport du grain, car c'est le nom du comité actuel. Il existe déjà un comité qui porte ce nom. Mais je ne sais pas pourquoi. Vous avez raison: si nous avons un comité supérieur, où est le comité inférieur?

Pour ce qui est de la composition du comité, le gouvernement s'est fondé sur les recommandations qui ont émané du groupe d'étude de l'organisme central de coordination. Nous n'avons pas utilisé de formule magique pour arriver à un comité de 18 membres, et si le comité adoptait une position différente à l'unanimité, je ne vois pas pourquoi . . .

M. Mayer: Le ministre accepterait-il un amendement qui permettrait une participation directe des producteurs au Comité chargé du transport des céréales; je dis bien les producteurs et non pas les entreprises chargées du stockage des grains.

M. Pepin: J'espérais justement que le Comité ferait une proposition de ce genre et je me félicite de l'intervention de M. Mayer. Il faut en effet essayer de raccourcir la chaîne dans

[Text]

shortening the cycle, so much the better. I would welcome that. Similarly, if there is a way of improving the composition of the senior committee, so much the better. That is the kind of suggestion I would welcome from the committee.

Mr. Mayer: So I take it that that is an affirmative answer to my . . .

Mr. Pepin: And I certainly will look at that very carefully and discuss it with my colleagues. I am not a one-man show here. I operate from the bosom of a Cabinet.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer, this concludes your time.

Mr. Mayer: Could I have one more . . .

Mr. Pepin: If I may, Mr. Chairman, would you allow me on my time, if I am entitled to some time, just to comment on the problem of the complexity, because that is something I find a bit embarrassing in the sense that I would not like the impression to be broadcast too widely that this is unbearably complicated. We all have agreed that it is complex, but there is a reason for that complexity. This is the case I was trying to make this afternoon. The challenge I would put to you now is how would you simplify it?

The rate-setting includes all kinds of desiderata, wishes of the farming population. They wanted a government contribution that would be multifaceted, so there is the Crow Benefit, there is the participation in the cost of transportation increases due mainly to inflation, there is a safety net. So all that is there at somebody's request. It is not straight invention. Similarly, when you talk about port parity, city parity, CN adjustments, all those things are things the interested parties wanted to see come about. Similarly, on the holdbacks, this is not necessarily an invention of mine, but everybody feels the need of tying the railways to some extent to the commitments that they make; hence the idea of holdbacks. So all these elements that you call the complexity have some justification. This is the point I wanted to make. This is not just for the sake of making things complex.

Mr. Mayer: Just very briefly, to respond in one sentence, and I would like to ask the minister another question. Justice not only has to be done, it has to appear to be done. I defy any of you people sitting there to tell me what this rate would be in two hours, let alone two minutes, and it seems to me that is the kind of thing we have to look for, so the producer understands exactly what he is going to get back. If he does not understand it, then he is not going to accept it. And the more complicated we make it, the easier it is going to be for somebody to jiggle the books.

But let me ask the minister very briefly . . .

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. Mayer: —and pursue what Mr. Mazankowski talked about at the end of his time. How does the minister propose to address the comparative advantage thing on the Prairies in terms of secondary manufacturing? I do not want to go back to the figures again but there was going to be \$1 billion in extra manufacturing value on the Prairies with the Gilson formula and he has gone back totally now to the payment to

[Translation]

toute la mesure du possible. Je suis également tout à fait disposé à améliorer la composition de ce comité.

M. Mayer: Ainsi dois-je comprendre que vous avez répondu par l'affirmative?

M. Pepin: Je vais étudier votre proposition très attentivement et j'en discuterai avec mes collègues, car c'est le Cabinet qui décide, pas moi tout seul.

Le vice-président: Monsieur Mayer, vous avez épuisé votre temps.

M. Mayer: Pourrais-je poser une dernière question?

M. Pepin: Si vous le permettez, monsieur le président je ne voudrais surtout pas que l'on exagère la complexité du problème. Il y a bien entendu certaines difficultés, mais nous sommes justement là pour essayer de simplifier le système.

Avant de fixer le barème, il faut tenir compte des desiderata des agriculteurs. Ceux-ci tiennent à ce que la contribution de l'État soit multiforme; c'est pourquoi il y a les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le gouvernement prend à sa charge la hausse des coûts du transport imputable à l'inflation. Toutes ces dispositions ont été introduites à la demande des intéressés. De même la parité entre les ports et entre les villes, ainsi que les rajustements du CN, ont été introduits à la demande des intéressés. De même ce n'est pas moi qui ai inventé les retenues; elles ont été prévues afin que les chemins de fer respectent leur engagement. Toutes ces complexités ont donc leur raison d'être.

M. Mayer: J'ai encore une question à poser au ministre. Non seulement la justice doit être rendue, mais elle doit l'être aux vues de tous. Or je vous mets au défi de me dire non seulement d'ici deux minutes mais d'ici deux heures quel sera le tarif, alors qu'il faut justement que les producteurs sachent sur quoi ils peuvent compter. S'ils ne comprennent pas, ils vont automatiquement se prononcer contre. Plus l'affaire sera compliquée, plus nous facilitons la tâche de ceux qui compliquent les choses à dessein.

Je voudrais poser une brève question au ministre.

Le vice-président: Ce sera la dernière.

M. Mayer: Comment le ministre compte-t-il régler la question des avantages relatifs dont bénéficierait le secteur manufacturier des Prairies? D'après la formule Gilson, il y aurait pour 1 milliard de dollars supplémentaires de plus value dans le secteur manufacturier des Prairies, si bien qu'il est revenu à la formule du paiement aux producteurs. Comment comptez-vous assurer l'égalité des chances aux différents

[Texte]

producers. How does he propose to address that in terms of some kind of equal development of all of the different potentials on the Prairies? It just seems to me we have moved away from that and I wonder if he has any thoughts on that at all other than what is in the bill.

Mr. Pepin: First of all, on the need for explaining, obviously this is going to be a major pre-occupation, explaining to the farmer the different elements of this rate-setting system. No doubt about that. But I repeat what I said this morning. I am told by everybody that freight rates are always complicated and the farmer does not necessarily understand all the subtleties of the system. What he wants is a rate and this will produce one.

On the processing, there is no doubt and I made no bones about it, I have said it repeatedly, there is a loss as far as the livestock, as far as processing, is concerned, from my February 1 announcement to my May 4 announcement. The figure that this afternoon was indicating that the previous plan would have produced by the end of the decade a \$1 billion a year advantage to livestock—I think I have the figure—is reduced to \$450 million, so there is a consequence of the change we have made.

• 2020

I am sorry to say that I do not have a way of resolving the loss the livestock industry have incurred in the passage from my February 1 to my May 4 announcements. I have no way . . . The wish of everybody would be to develop a livestock policy that would apply to all parts of Canada, but nobody seemed to be able to produce that, because if you help the east, you annoy the west; if you help the west, you annoy the east. Nobody has found a magic formula for a national livestock policy.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister. Before I proceed to the next questioner, the Deputy Minister, Mr. Kroeger, circulated the rate determination rate setting scale

(calendrier de fixation des taux)

Do you want this appended to today's minutes?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I now call on Mr. Doug Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. The minister said that freight rates are always complicated. I do not think there is any complication to the freight rates that have been in existence up until the present time. If you ask the producer, he knows exactly what he is paying for his freight rate to move his grain.

But following along what Mr. Mazankowski was working towards, the producers in western Canada, the farmers, are the most affected by the changes in the freight rates. I can appreciate that the change has an effect on other aspects of industry, but what concerns me is that out of 18 members on the senior transportation committee, there are only three

[Traduction]

secteurs des Prairies? C'est un aspect du problème qui a été délaissé, et je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. Pepin: Il va falloir, bien entendu, lancer une campagne d'explication à l'intention des agriculteurs pour qu'ils comprennent les modalités de fixation du barème. Mais ainsi que je l'ai déjà dit ce matin, les tarifs ferroviaires sont toujours compliqués, et il n'est pas nécessaire que les agriculteurs comprennent tous les détails du système. Ce qu'il leur faut connaître, c'est le barème, et c'est ce qu'ils auront.

Pour ce qui est du conditionnement et de l'élevage, il y aura des pertes ainsi que je l'ai déclaré le 1^{er} février et à nouveau le 4 mai. Cet après-midi on a avancé un chiffre d'après lequel le projet antérieur aurait donné 1 milliard de dollars par année aux éleveurs de bétail d'ici la fin de la décennie; or, ce montant est réduit à 450 millions de dollars, à la suite d'une modification que nous avons apportée.

Je regrette de devoir dire que je n'ai pas de solution permettant de combler les pertes subies par l'élevage du bétail entre mes déclarations du 1^{er} février et celles du 4 mai. Je n'ai pas les moyens de . . . Nous aimerions tous élaborer une politique relative à l'élevage du bétail qui puisse être mise en oeuvre dans toutes les régions du Canada, mais personne ne semble capable d'en produire une, car si on vient en aide à l'Est, on irrite l'Ouest, et vice versa. Personne n'a donc découvert de formule magique permettant de concevoir une politique nationale en matière d'élevage de bétail.

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre. Avant d'accorder la parole au suivant, qui est le sous-ministre, monsieur Kroeger a fait circuler le calendrier de fixation des taux.

the rate setting scale

Voulez-vous que cela soit annexé au procès-verbal de notre réunion?

Des voix: D'accord.

Le président: La parole est maintenant à M. Doug Neil.

M. Neil: Merci monsieur le président. Le ministre a dit que les taux relatifs au transport des marchandises sont toujours compliqués. Or, d'après moi, les taux en vigueur jusqu'à maintenant ne le sont pas. Si vous interrogez le producteur, il sait exactement combien il verse au titre du taux de transport des marchandises pour faire transporter ses céréales.

Cela dit, pour reprendre le fil où M. Mazankowski l'a laissé, ce sont les producteurs de l'Ouest canadien, les agriculteurs qui seront les plus touchés par les modifications apportées au taux de transport des marchandises. Je puis comprendre que les modifications auront aussi des répercussions sur d'autres aspects de l'industrie, mais ce qui me préoccupe, c'est que sur

[Text]

members who are producers. You have nine elevator companies in the business of moving grain for a profit; they are on that committee. You have two railways that are concerned about their profits. You have the Great Lakes shippers who are concerned about their profits. You have three consumers of feed grains, and those consumers of feed grains are people who are outside of the Prairie region. Those consumers of feed grains who are outside of the Prairie region are, generally speaking, people who have the benefit of feed freight assistance and who have the benefit of the corn competitive formula, but the producers in western Canada have no control, no say in how the corn competitive formula is worked out or how the feed freight assistance is worked out. So you have a situation where the producers have three members on a board made up of people who are not generally sympathetic towards those producers. I also wonder about the livestock producers in western Canada. You have excluded them. They are consumers of feed grain. Can you tell me, Mr. Minister, why the livestock producers were excluded from this senior committee?

Mr. Pepin: I think you are right on the livestock producers, but Mr. Mayer and you will suggest ideas, and that would be welcome. We have three representatives of the producers, but the three pools are also there, and the UGG. Do you not consider them to be somewhat representative of the producers?

Mr. Neil: With all due respect to the elevator companies, they are owned by the producers but they are in the business of handling the grain and making a profit, and there is a conflict of interest there. Their ideas about what the producers should pay for freight rates, I would suggest, is different from what the producers' idea is, and while there are producer-owned elevator companies, I would suggest that they do not necessarily represent the views of the majority of the producers in western Canada.

Mr. Pepin: Are they not elected by the producers?

Mr. Neil: They are, yes.

Mr. Pepin: So do they not represent the views of the people who elect them?

• 2025

Mr. Neil: But they have a conflict of interest, Mr. Minister, in that they have to make certain that their elevator company makes a profit from handling that grain.

Mr. Pepin: We do the work for them, doing that—for the producers.

Mr. Neil: All I am saying is that it is a conflict of interest.

Mr. Pepin: The purpose of the senior committee is to advise everybody in sight on the best way of moving grain, on the checking of the guarantees given by the railways. This is a

[Translation]

les 18 membres faisant partie du Comité supérieur du transport du grain, il n'y en a que trois qui sont des producteurs. Par contre, neuf entreprises d'entreposage en silos et qui transportent des céréales dans un but lucratif font partie de ce comité. Il y a en outre deux chemins de fer qui cherchent à augmenter leurs bénéfices, ainsi que les expéditeurs des Grands Lacs qui ont le même souci. À part cela, le comité compte trois consommateurs de grain de provende venant de l'extérieur de la région des Prairies. Or, en général, ces derniers bénéficient d'aide au titre du transport des grains de provende et des dispositions de la formule concurrentielle relative au maïs, cependant que les producteurs de l'Ouest canadien n'ont aucun droit de regard sur le contenu de cette formule ni sur la forme d'aide accordée au titre du transport. Les producteurs ne sont représentés que par trois membres, au sein d'un comité constitué de gens qui, en général, ne sont pas favorables à leur point de vue. Je m'interroge aussi au sujet des éleveurs de bétail de l'Ouest, car vous les avez exclus. Or, ce sont des consommateurs de grains de provende. Pouvez-vous donc me dire, monsieur le ministre, pourquoi on n'a pas jugé bon de permettre aux éleveurs de bétail de faire partie du comité supérieur?

M. Pepin: Je crois que vous avez raison au sujet des éleveurs de bétail, mais si M. Mayer et vous-même avez des idées à proposer, elles seront les bienvenues. Le comité compte trois représentants des producteurs, mais les trois pools sont également représentés ainsi que la *Union of Grains Growers* (Syndicat des producteurs de céréales). Ne considérez-vous pas ces derniers comme assez représentatifs des producteurs?

M. Neil: Malgré tout le respect que je dois aux entreprises d'entreposage dans les silos, elles appartiennent aux producteurs, mais elles s'occupent de manutention du grain, elles en tirent profit, et il y a donc un conflit d'intérêts ici. En effet, les idées de ces entrepreneurs au sujet de la part des frais de transport que doivent assumer les producteurs sont différentes, à mon avis, de celles des producteurs, et même si certaines de ces entreprises appartiennent à des producteurs, elles ne représentent pas nécessairement le point de vue de la majorité des producteurs de l'Ouest canadien.

M. Pepin: Ces gens ne sont-ils pas élus par les producteurs?

M. Neil: Oui, ils le sont.

M. Pepin: Ne représentent-ils donc pas les idées de ceux qui les élisent?

M. Neil: Toutefois, ils sont en conflit d'intérêt, monsieur le Ministre, en ce sens qu'ils doivent veiller à ce que leur entreprise d'entreposage en silos réalise des bénéfices sur la manutention des céréales.

M. Pepin: Nous faisons le travail pour eux, c'est-à-dire pour les producteurs.

M. Neil: Tout ce que je dis, c'est qu'il y a un conflit d'intérêt.

M. Pepin: La raison d'être du Comité supérieur du grain est d'aviser tout le monde de la meilleure façon de transporter les céréales, en fonction de la vérification des garanties données

[Texte]

relatively technical subject, and consequently one for a representative of the farmers and one who is involved in the business of transportation of grain.

But again, make your suggestion. If you have better ideas, let us have them.

Mr. Neil: Now, the other point I would like to make is the question of sanctions and awards. I can understand, Mr. Minister, sanctions against the railways for not being efficient, not handling the grain in an efficient manner to save costs; but what bothers me is the question of awards. I would assume, reading the bill, that awards perhaps mean some monetary reward to participants in the grain handling and transportation system. If this is so, where you have elevator companies who are major participants in moving the grain, and who move it for a profit—because they have the right to decide what they are going to charge for elevation, and so on, and they have the benefit of dockage . . . why would you, Mr. Minister, consider an award under such circumstances?

Mr. Pepin: Mr. Kroeger is the one who has read the task force report; I have not. I know one thing. There is no award for the railways. They are in a very specific situation of being exposed only to penalties . . .

An hon. Member: They have a guaranteed income.

Mr. Pepin: —not to awards.

Mr. Kroeger: If a real system of awards were to be developed, which remains to be seen, it would not necessarily take a monetary form. There could be preferential treatment in car allocation for a grain company that developed ways of handling grain that reduced cost to producers and increased efficiency of the system. That is one example.

The system of awards is not something I think the government would contemplate developing. It would really be for the "system participants", as the bill calls them, on the grain transportation committee to devise a system of awards and present it to the minister and see whether he is prepared to implement it. It may prove, during this three-year trial period, the system of awards is not feasible. That could very well turn out to be the case. But there was an interest in the concept of awards as well as sanctions, and the bill provides for that to be developed if someone can work it out.

Mr. Neil: Certainly, Mr. Kroeger, if an elevator company found a more efficient way of handling grain, whatever it might be, it would do so in the interests of making more profits, and there should not be an award system. The competition, it seems to me, between the elevator companies should be sufficient to encourage them to streamline their

[Traduction]

par les chemins de fer. Il s'agit d'un sujet relativement technique, et partant, technique pour un représentant des agriculteurs et pour quelqu'un qui s'occupe du transport des céréales.

Toutefois, proposez-nous quelque chose, si vous avez des idées intéressantes à nous soumettre, partagez-les avec nous.

M. Neil: J'aimerais maintenant aborder la question des sanctions et des primes. À ce sujet, monsieur le Ministre, je puis comprendre qu'on impose des sanctions aux chemins de fer s'ils ne sont pas efficaces, c'est-à-dire s'ils ne manipulent pas le grain avec assez d'efficacité pour nous permettre d'économiser. Cependant, ce qui me préoccupe, c'est la question des primes. Après avoir lu le projet de loi, je suppose que ces primes prennent la forme d'une somme accordée à ceux qui participent à la manutention et au transport des grains. Si tel est le cas, lorsque les entreprises d'entreposage en silos participent au transport des céréales dans un but lucratif parce qu'elles ont le droit d'imposer des frais quelconques pour l'entreposage, etc., et qu'elles bénéficient de conditions relatives à l'entreposage sur les quais, comment pouvez-vous envisager d'accorder des primes dans de telles circonstances, monsieur le Ministre?

M. Pepin: C'est M. Kroeger, et non moi, qui a lu le rapport du groupe de travail. Je sais cependant une chose, c'est qu'il n'y a pas de primes d'accordées aux chemins de fer. Ces derniers se trouvent en effet dans une situation très particulière, en ce qu'ils sont exposés seulement à des pénalités . . .

Une voix: Oui, mais ils ont un revenu garanti.

M. Pepin: . . . ils ne peuvent recevoir de primes.

M. Kroeger: Si on créait un véritable système de primes, ce qui reste à voir, ces primes ne correspondraient pas nécessairement à quelque chose de pécuniaire. Il pourrait s'agir de traitements préférentiels pour ce qui est de l'affectation des wagons dans le cas d'une entreprise céréalière qui aurait trouvé des méthodes de manutention du grain réduisant les frais des producteurs et augmentant l'efficacité du système. Voilà pour un exemple.

Je ne crois pas que le gouvernement envisage d'élaborer un système de primes. Ce serait plutôt aux participants au système, comme le mentionne le projet de loi, et qui font partie du Comité du transport du grain, à concevoir un système de primes et à le soumettre au ministre afin de voir s'il est disposé à le mettre en oeuvre. Il se peut qu'au cours de la période d'essai de trois ans, on se rende compte qu'il est impossible de mettre sur pied un tel système de prime. Il se peut qu'on en arrive à cette conclusion. On s'est toutefois intéressé à l'idée d'octroyer des primes autant que d'imposer des sanctions, et le projet de loi prévoit donc cette possibilité si quelqu'un réussit à proposer quelque chose de faisable en ce sens.

M. Neil: Monsieur Kroeger, si une entreprise d'entreposage en silos découvrait une forme de manutention du grain plus efficace, quelle qu'elle soit, elle l'adopterait dans le but d'augmenter ses bénéfices, et il ne devrait donc pas y avoir de primes. Il me semble que la concurrence existant entre les diverses entreprises d'entreposage aux silos devrait suffire à les

[Text]

operations and handle grain more efficiently and more quickly in order that they can increase their profits.

Mr. Pepin: In other words, you feel they already have their awards in wider profits.

Mr. Neil: From the profits they make out of handling the grain.

Mr. Pepin: We will give them the Canada medal, or something.

Mr. Neil: Mr. Minister, you spoke of the safety net, and you said you chose a period that you considered normal. I wonder if you would explain to the committee how you determined, considering the cyclical nature of farming—high prices, low prices, good crops, poor crops—how did you decide that this particular period of time was normal when you worked out your safety net at 10%?

Mr. Pepin: I repeated this morning, and I will not do it now, my concept of a safety net. A safety net is not a guaranteed annual payment; it is not a revenue. It is something that comes in rather a normal situation. So having in mind the image of the safety net, which I have served you a couple of times already, a safety net for a trapeze artist on a line, you put the net under the line at a reasonable distance from the land, you do not put the net at the level of the line; there must be a gap of some kind between the line and the net. So I used that.

• 2030

And then I looked at the historical record and I see that over a period of 35 years it has been 14.1. But then I discarded the rather abnormal years, that is the 1930s, and I looked at the 1950s and the 1960s, which I happen to consider to be more normal. In the 1950s the percentage was about 10, and in the 1960s it was about 8. So that is where I took the 10. And then I looked at the consequences, in as much anticipation as can take place, of what 8% would do, what 10% would do, what a 12% would do, and the results, based on a number of assumptions, are that with 10% the government would have to make a rather substantial contribution by the year 1991, and with 8% it would have to make a contribution more substantial still by the year 1990, something like that. So I looked at the consequences of that.

Mr. Neil: I would like clarification of that last answer.

Mr. Pepin: So the safety net must remain a safety net; it must not become a new Crow. That is what we looked at when we arrived at the conclusion that 10% was a pretty good figure.

Mr. Neil: On a point of clarification, Mr. Minister, you said the safety net was underneath . . .

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Neil: —it was not over top.

[Translation]

inciter à moderniser leurs activités ainsi qu'à les rendre plus efficaces et plus rapides de façon à augmenter leurs bénéfices.

M. Pepin: Autrement dit, vous estimez qu'elles trouvent déjà leurs récompenses sous la forme de profits plus considérables.

M. Neil: Sous la forme de bénéfices qu'elles réalisent grâce à la manutention des céréales.

M. Pepin: Nous leur accorderons donc la médaille du Canada ou quelque chose d'autre.

M. Neil: Monsieur le Ministre, vous avez mentionné le filet de sécurité et avez dit avoir choisi une période qui vous paraît normale. Étant donné le caractère cyclique de l'agriculture, c'est-à-dire le fait qu'il y a des prix élevés, puis des prix plus bas, de bonnes récoltes, puis de mauvaises, pouvez-vous nous dire comment vous avez établi que cette période était normale lorsque vous avez fixé votre filet de sécurité à 10 p. 100?

M. Pepin: J'ai déjà répété ce matin ce que j'entendais par un filet de sécurité, mais je le ferai encore maintenant. Un filet de sécurité ne consiste pas en un paiement annuel garanti; il ne s'agit pas d'un revenu. C'est quelque chose qui se produit dans des circonstances assez normales. Gardez donc à l'esprit cette image d'un filet de sécurité dont se sert un trapéziste, image dont je me suis servi à quelques reprises déjà aujourd'hui. Or, dans un tel cas, on installe le filet à une distance raisonnable du sol sous le fil, et non au même niveau que le fil; il doit y avoir une distance entre le fil et le filet. Je me suis donc servi de cette analogie.

Ensuite, je me suis reporté à l'évolution sur 35 ans pour constater que ce filet s'est établi à 14.1. J'ai ensuite exclu les années plutôt hors normes, c'est-à-dire les années 30, puis j'ai considéré les années 50 et 60, qui d'après moi sont les plus normales. Or, au cours des années 50, le pourcentage s'établissait à environ 10, et pendant les années 60, à environ 8. C'est donc de là que j'ai tiré le 10 p. 100. J'ai ensuite étudié les conséquences possibles de l'adoption de 8, 10 ou 12 p. 100. Or, d'après un certain nombre d'hypothèses, si l'on adopte 10 p. 100, le gouvernement devra faire une contribution assez considérable d'ici 1991, alors que si on retient 8 p. 100, cette contribution devra être encore plus importante d'ici 1990. J'ai donc envisagé les conséquences de cela.

M. Neil: J'aimerais un éclaircissement au sujet de cette dernière question.

M. Pepin: Le filet de sécurité doit donc demeurer cela et non devenir un nouveau tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est ce dont nous avons tenu compte lorsque nous en sommes arrivés à la conclusion que 10 p. 100 était une assez bonne proportion.

M. Neil: À titre d'éclaircissement, monsieur le ministre, vous avez dit que le filet de sécurité se trouvait en-dessous . . .

M. Pepin: Oui.

M. Neil: . . . qu'il n'était pas au-dessus.

[*Texte*]

Mr. Pepin: Yes, that is it.

Mr. Neil: If I read you correctly, the safety net is then for the benefit of the railways, not for the benefit of the producer.

Mr. Pepin: No, it is for the benefit of the producer, obviously. It is not the railways who have asked for the safety net, it is the farmers who have asked for the safety net. Look, you must remember that this concept was debated at the Gilson exercise. It did not catch fire at the time, so much so that Clay Gilson simply put it in his report as something to consider in the review. There was no interest at the time for the safety net. Three or four months ago, suddenly it became the big subject. The farmer was too exposed; there had to be a relationship between the cost of transporting grain and the selling price of grain. Suddenly, everybody became interested in that. That is why I moved. I offered that in order to give more protection to farmers who were worried about the implementation of this bill.

Mr. Neil: I would like to go into that on the next round.

Mr. Pepin: No . . .

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Neil, Mr. Minister.

Monsieur Ostiguy, s'il vous plaît.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais revenir à ce que vous avez répondu cet après-midi à mon collègue de Lotbinière, lorsqu'on a fait un peu l'historique des débuts de ce projet de loi modifiant le tarif du Nid-de-Corbeau. Je pense que vous n'avez pas répondu en profondeur aux différentes représentations qui avaient été faites par les différents groupes, venant d'à peu près toutes les provinces, pour modifier le Nid-de-Corbeau. Je pense bien que tous les producteurs ont été d'accord pour qu'il y ait des modifications au Nid-de-Corbeau.

Je voudrais que vous nous disiez peut-être plus en détail comment le professeur Gilson en est arrivé à un chiffre de 651 millions de dollars pour le tarif du Nid-de-Corbeau. Quels étaient les déficits des années 1980-1981 et quels seront les coûts du transport dans les années 1982 et 1983, dans l'immédiat par exemple, toujours basés, bien sûr, sur une production de 31.1 millions de tonnes?

M. Pepin: Je ne veux pas enrager M. Benjamin, mais c'est un fait que ma décision de m'intéresser d'une façon considérable et constante à ce problème du tarif du Nid-de-Corbeau vient du fait que, dès ma nomination comme ministre des Transports, je suis allé plusieurs fois dans l'Ouest et que j'ai pris part, à ce moment-là, à nombre de réunions annuelles des différents pools et des différents organismes agricoles de l'Ouest.

• 2035

Dans chacune de ces circonstances, j'ai eu l'occasion de constater que le fermier de l'Ouest craignait ce qui allait arriver. Mais ce qui était censé se produire, c'est qu'il ne payait plus que 18 p. 100 ou 19 p. 100 du prix réel du trans-

[*Traduction*]

M. Pepin: Oui, c'est cela.

M. Neil: Si je vous ai bien compris, le filet de sécurité existe pour le bénéfice des chemins de fer et non pour celui du producteur.

M. Pepin: Non, il doit venir en aide au producteur, c'est clair. Ce ne sont d'ailleurs pas les chemins de fer qui ont demandé une telle mesure, ce sont les agriculteurs. Vous devez vous rappeler qu'on a discuté de cette question lors de l'enquête Gilson. L'idée n'a pas séduit alors, à tel point que M. Gilson l'a tout simplement indiquée dans son rapport à titre de possibilité à examiner. On ne s'intéressait donc pas à ce mécanisme. Cependant, il y a trois ou quatre mois, tout à coup cela devint le principal sujet de préoccupation. On dit alors que l'agriculteur était trop vulnérable et qu'il devait y avoir un rapport entre le coût du transport et le prix de vente des céréales. Tout à coup, tout le monde s'est intéressé à cet aspect. C'est pour cette raison que j'ai agi. J'ai proposé cela afin de protéger davantage les agriculteurs qui s'inquiétaient devant la perspective de la mise en oeuvre du projet de loi.

M. Neil: J'aimerais aborder cela au prochain tour.

M. Pepin: Non . . .

Le vice-président: Merci, monsieur Neil et monsieur le ministre.

Mr. Ostiguy, if you please.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to come back to the answer you gave this afternoon to my colleague from Lotbinière, when we went over the history of this bill changing the Crow rate. I think that you did not then answer in depth to the various representations made to you by different groups coming from practically all provinces, and concerning this change to the Crow rate. I think that all producers were in agreement with the idea that the Crow rate would be changed.

I would like you to tell us in greater detail how Professor Gilson reached the sum of \$651 million for the Crow rate. What were the deficits for the years 1980-1981 and what will be the immediate transportation costs for the years 1982-1983, based, of course, on a production of 31.1 million tons?

Mr. Pepin: I do not want to anger Mr. Benjamin, but it is a fact that my decision to examine closely and constantly the problem of the Crow rate stems from the fact that as soon as I was named Minister of Transport I went several times out west and I then took part in many annual meetings in the various pools and the various agricultural organizations of the west.

On each of those occasions, I realized that the western farmer feared what might happen to him. But what was supposed to happen, was that he would only pay 18% or 19% of the real cost of grain transportation, and if we had done

[Text]

port du grain et que, si on ne faisait rien, ce pourcentage-là aurait continuellement baissé jusqu'à ce qu'il atteigne 10 p.100 ou 5 p. 100! Peut-être même aurait-il arrivé un moment où il n'aurait plus valu la peine de collecter justement. Le fermier, qui n'est pas fou, et qui sait que le cigare à 5 cents n'existe pas, eh bien il s'est préoccupé de cela et il s'est demandé quelle sorte de services il recevrait s'il ne payait que 10 p. 100 ou 5 p. 100 de la valeur réelle.

C'est donc à ce moment que se sont formés des groupes d'associations de l'Ouest comme W.A.C. par exemple. Ils ont tenu des réunions et ils ont rédigé des résolutions qui se lisent toutes de la façon suivante: Si le gouvernement du Canada est prêt à garantir les points 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, nous sommes prêts à négocier le tarif du Nid-de-Corbeau.

Monsieur Benjamin, vous ne pouvez pas nier cela. C'est la vérité; je l'ai entendue plusieurs fois lorsque je m'entretenais de ces choses-là! Je me rappelle très bien d'une réunion avec la *Saskatchewan Wheat Pool* où un des personnages les plus importants de cet organisme-là m'a lancé comme cela: *Put your money where your mouth is!* De toute façon, il ne parlait pas de mon argent mais de l'argent de la population du Canada.

C'est à ce moment-là qu'est née cette préoccupation des fermiers de l'Ouest. On peut dire, sans mentir, que c'est en grande partie suite à la demande des fermiers de l'Ouest que cette législation a été rédigée et déposée devant vous aujourd'hui.

Il se peut très bien que tous les fermiers de l'Ouest ne reçoivent pas 100 p. 100 de ce qu'ils demandent. C'est bien évident! Mais jamais personne n'a 100 p. 100 de ce qu'il veut dans la vie.

J'espère que c'est clair.

Maintenant, au sujet de la prévision relative au *railway gap*, c'est-à-dire le manque à gagner des chemins de fer, il y a eu de nombreuses discussions à ce sujet, de nombreuses enquêtes et de nombreuses analyses. Lorsque M. Gilson a fait ses analyses sur ce sujet-là, il avait devant lui trois chiffres: le premier était celui de 748 millions de dollars qui était le chiffre des chemins de fer. C'était leur jugement, leur appréciation avec des fondements sur des statistiques considérables et qui stipulait la perte des chemins de fer dans le transport du grain.

Le conseiller de la *Saskatchewan Wheat Pool*, si je me rappelle bien, avait fait ses propres analyses et il en était arrivé à 601 millions de dollars. M. Gilson a fait ses analyses également et il est arrivé à 644 millions de dollars. C'est ce chiffre-là qu'on a ajusté, à cause de plusieurs facteurs que je n'ai pas le temps d'expliquer, mais que je connais, et qui est devenu 651 millions de dollars, maintenant.

Maintenant, quel était le *railway gap* dans les années qui ont précédé? Je me rappelle d'avoir vu des analyses; il a commencé à 150 millions de dollars, il est monté à 200 millions, 300 millions et 400 millions de dollars. À mesure que l'écart entre le prix réel du transport et le surplus devenait de plus en plus disjoint, cet écart devenait de plus en plus béant.

[Translation]

nothing, this percentage would have constantly gone down, so much that it would have dropped to 10%, or 5%! Perhaps would we even have reached a point where it would not have been worth to collect. The farmer, who is not unwise, well knows that the 5¢ cigar does not exist any more, well, he became preoccupied by that, and asked himself what kind of services he would get if he only paid 10% or 5% of the real value.

It is at that moment that various associations and groups were created in the West, such as the WAC, for example. These groups held meetings, and passed resolutions, which were all couched in the following language: if the Government of Canada is willing to guarantee points one, two, three, four, five, six, seven, we are ready to negotiate the Crow rate.

Mr. Benjamin, you cannot deny that. It is the truth; I heard it many times when I was discussing these matters! I remember quite well a meeting with the Saskatchewan wheat pool, where one of the most important of its members told me: put your money where your mouth is. He was not speaking of my personal money, but of that of the Canadian population.

It is at that moment that the western farmers started to be preoccupied by that. I think one can say, without exaggeration, that it is largely to follow up on the requests coming from western farmers that this legislation was written up and tabled before you today.

It is quite possible that all western farmers do not get 100% of what they ask, that is quite obvious! But no one ever gets 100% of what he asks in life.

I hope this is clear.

Now, concerning the forecast relating to the railway gap, that is the lack of revenue of the railroads, there have been many discussions on the subject, many investigations and analyses. When Mr. Gilson was working on it, he had three figures before him: the first one was \$748 million, which was the amount given by the railways. They had reached it, after having based themselves on numerous statistics which forecast losses for the railways in grain transportation.

If I remember well, the consultant for the Saskatchewan Wheat Pool had also proceeded to draw up his own analyses, and had reached the sum of \$601 million. Meanwhile, Mr. Gilson had made his own calculations and studies, and had arrived at the sum of \$644 million. It is this last sum of money that was adjusted, because of many factors that I do not have the time to explain to you, but that I am cognizant of. As a result, we now have \$651 million.

Now, what was the railway gap during the years preceding this? I remember seeing certain analyses on that, and I think it started at \$150 million, going up to \$200, \$300, and \$400 million. The more the gap between the real cost of transport and the surplus got out of hand, the more this gap became a cavern.

[Texte]

Désirez-vous connaître les chiffres de . . . ?

M. Ostiguy: Monsieur le ministre, si vous voulez bien me permettre une deuxième question?

Dans le but de rassurer nos amis de l'Ouest, c'est-à-dire nos amis d'en face, je lisais dans un journal, la semaine dernière, que le ministre de l'Agriculture du Québec s'inquiétait au sujet de ce 651 millions de dollars parce qu'il disait: Ce n'est pas 651 millions de dollars que ça coûtera, mais bien 280 millions de dollars, ce que le gouvernement déboursa.

C'est pour cela que je vous ai posé cette question-là. Je voulais savoir quels avaient été les coûts des années antérieures et quels seront les coûts des années à venir. C'est bien sûr qu'il y aura une augmentation — je le crois bien et c'est souhaitable qu'il y en ait une relativement à la production des céréales dans l'Ouest canadien. Mais les exportations devraient augmenter elles aussi!

Ce que M. Garon disait et je le cite, parce que ses propos ont été rapportés dans un journal, la semaine dernière: Il ne s'agit que de 280 millions de dollars. La différence pourrait créer des problèmes car elle serait remise aux agriculteurs de l'Ouest.

M. Pepin: Les intentions de M. Garon sont connues; il tentait de créer le maximum de problèmes! Il se peut très bien, également, qu'il n'ait pas tenu compte ou n'ait pas voulu ou su qu'il y a deux aspects à ce bénéfice du Nid-de-Corbeau.

• 2040

Il y a le subside que paye présentement le gouvernement du Canada sous forme de subside aux voies d'embranchement qui est d'à peu près 300 millions de dollars, et il y a un autre 300 millions de dollars que l'on donne. Alors, c'est peut-être un peu là qu'est la difficulté.

Une chose est intéressante dans la situation du Québec. Du moins, c'est ce qui j'ai trouvé. Je ne suis pas d'accord avec tout ce que l'U.P.A. a dit, mais l'U.P.A. a confirmé plusieurs fois, autant que je sache, qu'elle acceptait le principe et la réalité du bénéfice du Nid-de-Corbeau en compensation d'un droit acquis. Cela, je pense que c'est assez fondamental dans ce qu'ont dit l'U.P.A. et d'autres organismes agricoles du Québec.

M. Ostiguy: Exactement. D'ailleurs, je pense bien, monsieur le ministre, que tous les organismes agricoles du Québec étaient d'accord qu'il y ait des changements au tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Kroeger a parlé tout à l'heure d'un système de récompenses. Je n'ai pas très bien saisi ce que cela voulait dire. Est-ce que vous pourriez nous expliquer davantage ce que vous entendez par un système de récompenses?

M. Pepin: Je vais essayer de vous répondre. Il s'agit simplement de mettre en place une méthode pour s'assurer que les garanties données aux chemins de fer seront respectées. Voilà, on est parti de cette idée-là.

La deuxième idée qui nous est venue, c'est que les chemins de fer ne contrôlent pas tout. Il y a plusieurs autres participants dans le système de transport du blé, et on ne peut pas nécessairement tenir les chemins de fer responsables de tous les

[Traduction]

Would you like to have the amounts pertaining to . . .

Mr. Ostiguy: Mr. Minister, may I ask a second question?

So as to reassure our friends from the West, that is those on the opposite side, last week, I read in the paper that the Minister of Agriculture from the Province of Quebec was worried by the \$651 million, because he said to himself that it would not cost \$651 million, but \$280 million, which is the government contribution.

It is for this reason that I asked you the preceding question. I wanted to know what were the costs the preceding years, and what will be the costs in years to come. There is no doubt there will be an increase—I believe so and I think it is desirable considering the grain production in Western Canada. However, the exports should also rise!

I will quote Mr. Garon, because his words were reported in a paper last week: The amount in question is only \$280 million. The difference could create problems, since it would be given to the western farmers.

Mr. Pepin: The intentions of Mr. Garon are well known; he was trying to create as many problems as possible! It is also quite possible he did not take into account the fact that there are two aspects to this Crow rate benefit, or that he did not want to take it into account, or still, did not know about it.

There is a subsidy of about \$300 million, being paid presently by the Government of Canada for branch lines, and another \$300 million. The difficulty might then well rest there.

One thing is interesting in the situation of Quebec, at least in my opinion. I am not in agreement with everything that the UPA says, but, as far as I know, the UPA has confirmed many times that it would accept the principles and the reality of the Crow benefit, in compensation for an acquired right. This seems to be a basic assertion of the UPA and other agricultural organizations from Quebec.

Mr. Ostiguy: Precisely. Anyway, Mr. Minister, I think that all the agricultural organizations of Quebec were in agreement with changes being brought to the Crow rate.

Earlier, Mr. Kroeger spoke of an awards system. I did not quite understand what that meant. Could you explain a little further what you mean by this system?

Mr. Pepin: I will try to answer. It is simply to put in place a mechanism that will check if the guarantees given to the railways will be met. That is the basic idea behind it.

The second idea we thought about, is that railways do not control everything. There are many other participants in the wheat transportation system and we cannot necessarily hold the railways responsible for all the problems that can arise. In

[Text]

pépins qui peuvent se présenter. Dans certains cas, ce sont les fermiers qui n'apportent pas le blé et dans d'autres cas, ce sont les manutentionnaires des ports qui ne font pas la manutention, d'où l'idée d'un système de récompenses et de punitions qui s'appliquerait à tous les participants dans le système des transports. On cherche donc comment récompenser les bons et comment punir les méchants.

En ce qui a trait aux chemins de fer, il n'a jamais été question de les récompenser. Il a toujours été question de les punir seulement. C'est là qu'est l'idée d'un système. M. Kroeger, dans le rapport du groupe de travail qui a oeuvré sur ce sujet-là, dit qu'ils ne sont pas encore arrivés à des concepts très précis. Alors, j'imagine que cela va se développer, et c'est pourquoi il y a une période d'essai, une période d'ajustement, de rodage. On va faire comme si le système existait, mais le système ne deviendra exécutoire qu'après la revue de 1985-1986 et même après une décision de la Chambre des communes, du Parlement en la matière.

Le vice-président: Je remercie M. Ostiguy.

I now call on Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the minister to spend a little time referring back to something that he referred to this afternoon concerning the benefits to the farmers. It has been raised once slightly this evening; it was just alluded to. In his earlier testimony he had said that there would be some expansion of the livestock sector by 1990, and the original estimates were close to a billion dollars. To get that, it is my understanding the freight rate would increase about the same amount, with the only real extra benefit to the economy of something like \$300 million or \$350 million of a projected expansion to the milling and processing part of the industry in, I assume, western Canada.

Now, since the split that was proposed which generated those figures has been changed to a direct payment of the subsidy to the railroads, it was stated here that those benefits would be about half, if I can quote. By my figures, about half is something in the neighbourhood of \$625 million or \$675 million of a benefit for which the farmers of western Canada will have paid \$1 billion in increased freight rates. I am having a little trouble computing the benefits, Mr. Chairman. I would like a little more input here.

Mr. Pepin: I will help you. Give me about . . . because last night I decided, knowing what the question would be. Let me line then up.

• 2045

First of all, potential savings on the part of the farmer on transportation costs: Because of the capacity that is going to be there and because of the efficiency—I cannot give you a number on that—but it is obvious that if you have a proper transportation system, on the long-term and medium-term you will pay less for the job that is done. Savings on storage and demurrage: I will come back to that. Savings on not having to pay for some hopper cars, as the Canadian Wheat Board has

[Translation]

certain cases, these problems are caused by the farmers who do not bring their wheat, whereas in other cases, it is the grain handlers in the ports that do not work, whence the idea of an awards and a sanction system that would apply to all the participants in the transportation system. We are therefore trying to find a way to reward the good guys and punish the bad guys.

Concerning the railways, there was never any question of rewarding them. We only considered to impose sanctions on them. That is how we thought the system would work. Mr. Kroeger, in the task force report says that the group has not yet reached very specific ideas about this. I think that things will probably evolve, that is why there is a trial period, a period during which adjustments will be made and initial problems ironed out. We will act as if the system existed, but it will come into effect only after the review of 1985-1986, and even later, after a decision taken by the House of Commons, the parliament, in this matter.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

La parole est maintenant à M. Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que le ministre revienne à quelque chose qu'il a déjà mentionné cet après-midi au sujet des subventions que recevront les agriculteurs. On a également fait allusion au sujet ce soir. Plus tôt, le ministre a dit que le secteur de l'élevage de bétail connaîtrait une certaine expansion d'ici 1990, et que les prévisions initiales s'établissaient à près de un milliard de dollars. Pour atteindre cela, je crois savoir que le taux de transport des marchandises devra augmenter presque d'autant, les seuls bénéfices réels pour l'économie s'établissant à environ 300 millions de dollars ou 350 millions de dollars et résultant de l'expansion des activités de meuneries et de transformation de l'industrie implantée dans l'Ouest canadien.

Depuis qu'on est passé de la répartition ayant produit ces chiffres au paiement direct d'une subvention aux chemins de fer, il a été dit ici que ces subventions atteindraient la moitié. Or, d'après mes chiffres, la moitié s'établit à environ 625 ou 675 millions d'une subvention pour laquelle les agriculteurs de l'Ouest canadien auront payé 1 milliard de dollars sous la forme d'une augmentation des tarifs de transport des marchandises. J'ai certaines difficultés à voir en quoi cela constituera un avantage, monsieur le président. J'aimerais qu'on me fournisse quelques renseignements supplémentaires.

M. Pepin: Je vais vous aider. Donnez-moi . . . Car hier soir j'ai songé à cela, sachant qu'on me poserait la question. Laissez-moi vous défilier cela.

Tout d'abord, les agriculteurs pourraient réaliser des économies sur le coût du transport: en effet, étant donné la capacité et l'efficacité, que je ne peux pas quantifier cependant, il est évident qu'un réseau de transport adéquat permettra des économies à long et à moyen terme. D'autre part, les frais d'entreposage et de surestaries seront moins élevés, mais je reviendrai à cette question. Il y aura des économies réalisées du fait qu'on n'aura pas à payer pour certains wagons-trémies

[Texte]

had to do occasionally in the past. Savings on or gains, revenues from sales that will not be missed: You all know that in 1977-1978 the Canadian Wheat Board says it lost a billion dollars worth of sales. Then there is the capacity of shipping more grain, of producing, of course, and shipping more grain—the estimate is that in the rest of the decade the farmer could move from 31 million tonnes to 41 million tonnes, and that would give you, by 1991, an extra revenue of about \$2 billion, at today's prices.

Mr. Benjamin: For whom?

Mr. Pepin: For the farmer.

Mr. Benjamin: No! They pay more freight when you take that over the gap.

Mr. Pepin: Your friend is asking me . . . When you ask me a question you ask me several, but he was kind enough to ask me only one and I am trying to answer it.

When you gain diversity, the possibility of processing more, you gain the certainty that the stuff will move. You gain also railway guarantees of performance and investment, and you get the protection against inflation, the 3-3-3-6, which is not something to spit at, for God's sake. This is rather important. The western farmer is going to be the only one in that position in Canada today. Then you get the extra protection because of the safety net. And on top of that you get western grain transportation stabilization and all that. So that is a pretty good long list and it is not peanuts, it is real.

On storage, for example, the Department of Agriculture, which is a respectable organization, says that the savings on storage could be as much as \$5 per tonne per year. That is what I got from the Department of Agriculture. They say also that the freight rate increases from now to 1985-1986 would be compensated by that very saving over a period of one year.

So all over the place, in terms of sales made, in terms of storage facilities that will not be needed as much, in terms of demurrage—you name it—there are a lot of savings, a lot of extra revenue for the western farmer in this program.

Was I eloquent enough, Mr. Hargrave?

The Chairman: One more question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I have only had a very small question so far, Mr. Chairman. The minister was extremely eloquent but he was also extremely devious in that he did not present any numbers or any studies that we are able to attach to our testimony here this evening. I know that I, or anybody else, can sit in my office or on the back of my tractor with an envelope and come up with a scheme that I can allege will save \$5 per tonne on the turnaround system. Reduced hopper cars: The minister's program, I thought, had increases in hopper cars as part of the methodology of increasing the capacity in the system.

[Traduction]

comme la Commission canadienne du blé a dû le faire à l'occasion par le passé. Il y aura des économies sur les céréales, car on tirera des recettes des ventes qui n'ont pas été ratées: vous vous souviendrez qu'en 1977-1978, la Commission canadienne du blé a déclaré avoir perdu 1 milliard de dollars de ventes. D'autre part, il y a la capacité d'expédier plus de céréales, d'en produire davantage, bien entendu, et on a estimé que d'ici à la fin des années 1980, les agriculteurs pourraient expédier entre 31 et 41 millions de tonnes, ce qui représente d'ici à 1991, des recettes supplémentaires d'environ 2 milliards de dollars, au prix courant.

M. Benjamin: Qui en profitera?

M. Pepin: L'agriculteur.

M. Benjamin: Absolument pas. Le transport des marchandises sera plus élevé pendant ces années-là.

M. Pepin: Votre ami me demande . . . Contrairement à vous, il ne m'a posé qu'une question à la fois, et j'essaie d'y répondre.

Il y a des gains indéniables: la diversification, l'augmentation de la quantité, l'assurance que les marchandises pourront être transportées. Du point de vue des sociétés de chemin de fer il y a des garanties de performance et d'investissement, une protection contre l'inflation, la formule 3, 3, 3, 6, ce qui n'est pas à négliger. C'est plutôt important. Les agriculteurs de l'Ouest se trouveront dans une situation unique au Canada aujourd'hui. Il y a également une protection accrue du fait qu'il existe un filet de sauvetage. A cela, s'ajoute la stabilisation du transport des céréales de l'Ouest. Je vous ai donc dressé une liste impressionnante, et il ne s'agit pas de vétilles.

Par exemple, pour ce qui est de l'entreposage, le ministère de l'Agriculture, qui est un organisme fort respectable, annonce qu'on réalisera des économies de \$5 par tonne par année. Ce sont des chiffres fournis par le ministère de l'Agriculture. Il a également ajouté que l'augmentation des tarifs d'ici à 1985-1986 serait compensée par ces économies en un an.

De toute part, du point de vue des ventes, du point de vue des installations d'entreposage dont nous aurons moins besoin, du point de vue des frais de surestaries, on constate qu'il y aura des économies, des recettes supplémentaires que toucheront les agriculteurs de l'Ouest grâce à ce programme.

Ais-je assez fait preuve d'éloquence, monsieur Hargrave?

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. M. Althouse: Je n'ai pu poser qu'une très brève question jusqu'à présent, monsieur le président. Le ministre s'est montré très éloquent, mais en même temps, il a éludé la question, car il n'a pas donné de chiffres et il n'a pas cité d'études, que nous pourrions consigner au compte rendu de la séance de ce soir. Moi, comme n'importe qui d'autre, je puis dans mon bureau ou assis sur mon tracteur présenter une enveloppe qui contiendra des mesures prétendant réaliser des économies de \$5 par tonne dans l'ensemble. Réduire le nombre des wagons-trémies: Je croyais que le programme du ministre visait à augmenter leur nombre et que cela faisait partie d'un plan d'ensemble pour accroître la capacité du réseau.

[Text]

Mr. Pepin: But the Canadian Wheat Board will not have to pay for it; the Government of Canada will.

Mr. Althouse: I still mean . . .

Mr. Pepin: And when the Canadian Wheat Board pays for hopper cars, it is the western farmer who pays for the hopper cars.

Mr. Benjamin: It saves the railways a lot of money.

Mr. Althouse: Okay. Sales that would be missed: We have had one year when there was a reasonable allegation of non-shipment, and I know that that was probably a pretty close estimate of \$1 billion. I sat on the Wheat Board Advisory Committee during that time and there were three separate times during that particular crop year when the board had to restart the clock, so to speak, because CPR was not supplying any cars. They would get so far behind that rather than maintain the huge deficit of cars they were building up by not providing the service, they would have to start the clock over again at zero. I do not see, quite frankly, how this bill is going to address that problem; if they choose not to operate, and they choose not to operate. I also remind the committee that this only happened the one year. There has not been losses in sales any other years. Previous and subsequent to the 1977-1978 crop years the problem with grain build-up was not because we could not ship it, it was because nobody wanted to buy it. We were not able to sell it. That has been a far bigger bottleneck than the shipping capability.

• 2050

Mr. Pepin: These things are all debatable. Nobody has the monopoly on truth.

Mr. Benjamin: They are not debatable, they are history.

Mr. Pepin: I want to tell you one thing. Last year we had the record, 26.1 million.

Mr. Althouse: That is right, and we are going to have it again.

Mr. Pepin: Right; this year we are going to have 28 million. Do you think it would have been possible to do that if the railway system had been bogged down, if we had to ration? Certainly not. You could have a record last year and this year simply because there is a lot of space, because of the recession, but when sulphur, potash, coal, lumber any everything else comes back, you will be the ones to ask where the goddamned Minister of Transport was at the time, why he did not see that we would come out of the recession and would need that capacity. So you can say it is one year—you might have lost last year and this year if you did not have the capacity and, and it could come back again.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, it seems to me that we have a lot of talk here about a system of rewards to the railroads and to people operating within the transportation system. To some extent it has been alluded that perhaps the elevator companies

[Translation]

M. Pepin: Mais la Commission canadienne du blé ne paiera pas; le gouvernement canadien paiera.

M. Althouse: Je veux dire . . .

M. Pepin: Quand la Commission canadienne du blé paie les wagons-trémies, c'est finalement l'agriculteur de l'Ouest qui les paie.

M. Benjamin: Cela permet aux sociétés de chemin de fer de beaucoup économiser.

M. Althouse: D'accord. Vous parlez des ventes qui auraient été ratées: il y a eu une année où on a prétendu, à raison, qu'on avait perdu un milliard de dollars parce que les céréales n'avaient pas été expédiées. J'ai siégé au Comité consultatif de la Commission canadienne du blé à cette époque et à trois reprises, pendant la campagne agricole, la Commission a dû recommencer à nouveau parce que le CP ne fournissait pas de wagons. On accusait un tel retard que, au lieu d'inscrire un déficit énorme de wagons, puisque le service n'était pas offert, on a décidé de repartir à zéro. Franchement, je ne vois pas comment ce projet de loi va résoudre le problème: si les sociétés de chemin de fer n'offrent pas le service, que se passera-t-il? Je tiens à rappeler aux membres du Comité que cela s'est produit une année seulement. Il n'y a pas eu de pertes du point de vue des ventes les autres années. Avant et après 1977-1978, quand il y a eu accumulation du grain, ce n'est pas parce qu'on ne pouvait pas l'expédier, mais parce que personne ne voulait l'acheter. Nous n'arrivions pas à le vendre. C'est un goulot d'étranglement beaucoup plus grave que la question de la capacité d'expédition.

M. Pepin: Ces choses sont contestables. Personne n'a le monopole de la vérité.

M. Benjamin: Pas du tout, les faits sont là.

M. Pepin: Je tiens à vous dire que l'an dernier nous avons fait des ventes records, 26.1 millions.

M. Althouse: C'est juste, et cela se produira de nouveau.

M. Pepin: Tout à fait. Cette année, ce sera 28 millions. Pensez-vous que nous aurions pu en vendre autant si le réseau de chemin de fer avait été paralysé, si nous avions dû rationner? Certainement pas. Si nous avons connu des années records l'an dernier et cette année, c'est parce qu'il y avait beaucoup de place, à cause de la récession, mais quand le soufre, la potasse, le charbon, le bois, et toutes les autres denrées recommenceront à circuler, c'est vous-même qui vous demanderez ce que faisait le ministre des Transports, pourquoi il n'a pas prévu qu'une fois la récession terminée, il nous faudrait cette capacité. Vous pouvez donc signaler cette année-là en particulier . . . Si nous n'avions pas eu cette capacité l'an dernier et cette année, nous aurions peut-être pu enregistrer des pertes, et cela pourrait peut-être se produire de nouveau.

M. Althouse: Monsieur le président, on parle beaucoup ici de récompense pour les sociétés de chemin de fer et les gens qui les exploitent. On a également fait allusion au fait que les sociétés de silo, les terminus, et peut-être les manutentionnai-

[Texte]

and terminals, and perhaps even some of the grain handlers, will be part of some sort of unspecified system of rewards. I think the problem most of the producers have with this bill is that the rewards are not very clear to the farmer. It can talk about maybe increasing volumes; it talks about 1950 and 1960 being very good years for safety-net purposes, but I would remind the committee and the minister that Max Runciman, former chairman of the United Grain Growers, on his retirement year, two or three years ago, did some fairly elaborate calculations and published them in the United Grain Growers' newspaper, *Country Guide* and *Grain News*—and I use him simply because the minister knows he is not very pink or tinged with the NDP label. Also, the prices at that time were considerably higher than they are now but he concluded that the price of grain then was very close to . . . given the cost-price squeeze and the value of a dollar, the returns were very similar to 1932 which was, I believe, the worst period during the Depression.

I guess the thing that producers are worried about is the system of rewards for them. The guarantees are there, in a complicated two-year wait-for-your-payment kind of thing, for the railways to receive their reward. There is a promise of maybe shipping more grain, but nobody is giving any guarantees as to price. What is the reward for the producer? Are you going to issue medals that say "Hero of the Transportation Revolution" for the three or four that still survived that system?

Mr. Pepin: Mr. Kroeger has said three or four times that he never thought this would become the centre of a discussion, that the concept of rewards is not too precise from the work of the task force.

Mr. Althouse: It sure is not.

Mr. Pepin: One of our colleagues, Mr. Neil, a moment ago seemed to imply that the best rewards people could get and this is in the form of profits, be it an elevator or be it a farmer. I thought I was getting across somehow, but I see I did not. I gave you 10 advantages to the western farmers in this, and that, presumably, is a form of reward to them, to have these 10 advantages I mentioned.

On the problem of the selling price of grain, we all know that we are living through a depressed period, but my information . . . and Mr. Mulder is in trouble if it is not true—was that on an historical basis internationally you had an increase of 4% a year on the value of grain. Am I wrong?

• 2055

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation, Transport Canada): No. That is the figure.

Mr. Pepin: It is 4% a year, and we have taken the most pessimistic approach, because most of the statistics that were produced on that subject were based on no increase at all. So as not to be accused later on of deforming the truth, Mr. Mulder, would you like to defend your statistic?

[Traduction]

res de grain, tireront quelque chose, encore imprécis, de tout cela. Pourtant, les producteurs pensent que les dispositions de ce projet de loi ne disent pas très clairement ce que l'agriculteur retirera. On parle d'une augmentation de la production, des années 1950 et 1960, qui ont été de très bonnes années, des filets de sécurité, mais je tiens à rappeler aux membres du Comité et au ministre que Max Runciman, ancien président de la *United Grain Growers*, qui prend sa retraite cette année, a fait des calculs très poussés il y a deux ou trois ans et qu'il les a publiés dans le journal de son organisme, le *Country Guide* et le *Grain News* . . . si je fais allusion à lui, c'est parce que le ministre sait bien que l'on ne peut pas l'accuser d'être un Néo-démocrate. Les prix étaient beaucoup plus élevés à cette époque que maintenant et il en a conclu que le prix du grain alors était près de . . . en effet, étant donné l'augmentation des coûts par rapport au prix, la valeur du dollar, le rendement était semblable à celui de 1932, au coeur de la Dépression.

Les producteurs s'inquiètent de ce qu'ils retireront. Les garanties sont bien là, et il existe une formule compliquée suivant laquelle les paiements s'échelonnent sur deux ans, ce qui permet aux sociétés de chemin de fer de toucher leur dû. On nous promet que plus de grain sera expédié, mais personne ne nous donne de garantie quant au prix. Que retirera le producteur? Y aura-t-il une médaille pour le héros de la révolution des transports, que l'on décernera aux trois ou quatre malheureux qui auront survécu?

M. Pepin: M. Kroeger a dit à trois ou quatre reprises qu'il ne pensait pas que la discussion allait tourner autour de cela, que la notion de récompense n'avait pas été bien définie par suite des études du groupe de travail.

M. Althouse: Certainement pas.

M. Pepin: Un de nos collègues, M. Neil, a dit il y a quelques instants que la meilleure récompense serait sous forme de bénéfices, pour le propriétaire de silo comme pour l'agriculteur. J'ai cru alors qu'on m'avait compris, mais je constate que je me suis trompé. Je vous ai cité 10 avantages dont profiteront les agriculteurs de l'Ouest, et je suppose que l'on peut considérer cela comme des récompenses.

Pour ce qui est du prix de vente du grain, nous savons tous que nous sommes en période de dépression, mais d'après mes renseignements, et M. Mulder est en mauvaise passe si ce n'est pas vrai, à l'échelle internationale, il y a eu, par le passé, une augmentation de 4 p. 100 par année de la valeur du grain. Est-ce que je me trompe?

M. Nick Mulder (administrateur, Transport de surface canadien, Transport Canada): Non, voici le chiffre.

M. Pepin: C'est 4 p. 100 par an, et nous avons retenu l'hypothèse la plus pessimiste, car la plupart des chiffres portaient de l'hypothèse qu'il n'y aurait aucune augmentation. Pourriez-vous expliquer vos chiffres, monsieur Mulder, afin qu'on ne nous accuse pas plus tard de déformer la réalité.

[Text]

Mr. Mulder: The figures are based on the last 20 years. There has been historically a 4% increase in grain prices. There are ups and downs.

Mr. Benjamin: What was the increase in the cost of production?

Mr. Mulder: There is an increase in the cost of production, but there are also efficiency gains of producing it per tonne.

Mr. Althouse: Not for the railroads though.

Mr. Mulder: No. It is a different issue. You asked just about the farmers.

The Vice-Chairman: That concludes Mr. Althouse's series of questions. I now call on Mr. Jack Murta. Mr. Murta, please.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I know a number of people, especially in western Canada, feel that probably the greatest deficiency in the legislation is the whole question of equity between the grain sector and the livestock sector and, to some extent, the processing sector. Now we went through the Gilson process. My recollection, talking with the people who went through that process . . . that was one of the major things, of course, they had tried to address, this question of equity. They tried to put it into some balance, because they felt generally on the Prairies that the equity was not there, certainly with the present system we have now. We went through the exercise, which everybody expected would be soul searching, I suppose, to say the least, and we had to come out of it with something along the lines of equity.

A number of people felt the Gilson process came close to that or, at least, it alluded to this question of equity. The so-called Pepin proposal that came out of that was a step away from that, but, nevertheless, it was still in the ballpark, I guess you would say. We all know what happened when it got into the political process here. Basically, the Quebec wing of the Liberal caucus put their own stamp on it which was contrary to generally what a number of organizations in western Canada were looking for. Now, of course, you have a situation which is not really pleasing anybody, certainly from the point of view of this question of equity. And the question of equity has to be addressed if we are going to have in the west any kind of a secondary processing and a livestock industry—an industry that we can be proud of and that will hopefully grow over a fairly lengthy period of time.

Where in this bill, in your opinion, do you find this vital question of equity? How would you answer, for example, the charges of groups like the Canadian Cattlemen's Association? They are very concerned at the present time. Many of their members, if they cannot get this question addressed, would just as soon see the bill die, then it would pass in its present form. If there is a genuine attempt by this committee over the next, well, two months, I suppose, to introduce some form of equity, would you be prepared to look at an amendment of some type with the view of moving at least in some direction towards the various commodity interest groups on the Prai-

[Translation]

M. Mulder: D'après les chiffres pour les 20 dernières années, les prix des céréales ont augmenté de 4 p. 100 l'an en moyenne, avec bien entendu des hauts et des bas.

M. Benjamin: Et quelle a été la hausse des facteurs de production?

M. Mulder: Ils ont augmenté, eux aussi, mais d'autre part la production est devenue plus efficace.

M. Althouse: On ne pourrait pas en dire autant des chemins de fer.

M. Mulder: C'est une tout autre question. Vous m'aviez questionné au sujet des producteurs.

Le vice-président: Voilà qui épuise le temps de parole de M. Althouse. C'est maintenant au tour de M. Jack Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

De nombreuses personnes, surtout dans l'ouest du pays, estiment que le point faible de ce projet de loi réside dans l'inégalité créée entre les producteurs de céréales, les éleveurs et, dans une certaine mesure, l'industrie de transformation. La formule Gilson visait en premier lieu à assurer un meilleur équilibre entre ces trois secteurs, parce qu'il n'existe pas actuellement dans la région des Prairies. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes donné tout ce mal.

La formule Gilson avait à tout le moins le mérite de prendre en compte cette question d'équilibre. La proposition Pepin, par contre, même si elle est en retrait par rapport à la formule Gilson, assurait quand même un certain équilibre. Or nous savons tous ce qu'il en est advenu depuis que la politique s'en est mêlée. L'aile québécoise du caucus libéral a imposé ses vues contrairement à ce que de nombreuses organisations de l'Ouest canadien espéraient obtenir, si bien que maintenant plus personne n'est satisfait en ce qui concerne cette question d'équilibre. Or sans équilibre, il n'y aura pas dans l'Ouest d'industrie de transformation et d'élevage digne de ce nom.

Or je ne vois rien dans ce bill concernant l'équilibre en question. Que répondez-vous notamment aux accusations lancées par l'Association des éleveurs canadiens? Ils sont très inquiets et de nombreux éleveurs préféreraient que ce projet de loi soit abandonné plutôt que de le voir adopté dans sa forme actuelle. Si le Comité faisait un réel effort dans ce sens pour les deux mois à venir, accepteriez-vous d'introduire un amendement qui tiendrait compte des intérêts des divers groupes intéressés de la région des Prairies? Or d'après ces groupes, la formule Gilson est préférable à ce que nous avons maintenant.

[Texte]

ries? These groups feel that what we started out with—the Gilson process—is probably a better step than what we really have at the present time.

Mr. Pepin: In my memoirs, which I will not publish, there will be a chapter on that, because I am not without any sensitivity, as you know. When people like you and Mr. Hargrave and others almost said in the House that I had been unfaithful to my views and so on and so forth—it did hurt me.

I just want to say a couple of things. Number one, equity is a relative concept. There is no absolute there like everything else in politics. You do not go for the 100% because the 100% is not attainable really. So you try to balance things and you find out that, as in my case, you try to please everybody and you end up displeasing everybody. Maybe displeasing everybody, I will end up pleasing somebody. You do not know, this is not a precise game. This is not a religion. This is the exercise of the possible.

• 2100

Jack, I looked at the statement I made in Winnipeg on February 8, 1982, and these are the principles we were for. Statutory framework: We have it. Increased capacity and efficiency: well, we have a good amount of it. Adequate compensation to the railways: I think we have it. Guarantees from the railways: not perfect but we have a good amount of it and this holdback position that we have, hopefully future ministers of transport will use it. Reduction of the distortion: we have a good amount of it. The obligation of grain producers to pay more: We have more of that but, in my view, reasonably. Substantial federal contribution: a good amount of that, a billion dollars a year.

So, there you are, these are the principles and I do not feel embarrassed. I do not feel ashamed. Still, as a major reform, Mr. Murta, we are going to have a fixed rate replacing the statutory regime. That is something you are in favour of. Instead of the fixed rate we are going to have a statutory regime... —a much better guarantee of good service to the farmer than what we have now. I made the case for that this afternoon. The capacity will be there; there will be a good degree of rail efficiency; some correction of distortion by way of diversification; some reduction in the price of feed in the west for the livestock people.

Well, that is the record. I am not too embarrassed. I wish we had acquired perfection, but it is not possible. Will we entertain other views on that? Well, the ball is in your park, really. The ball is in your park. Some of your people say that freedom of choice, as you call it, would square the circle, would be the magic formula. I am waiting. I am waiting to see it and if you manage to do it, I will be the first to applaud. If you manage to have everybody equally satisfied, you will have accomplished something where I have failed, and where others presumably would have failed too; but, if I may caution you, do not come with simply a reproduction of Gilson on the subject because the Gilson context of, pay cash or a credit at the elevator, is really, as I think you know well, a form of

[Traduction]

M. Pepin: Je consacrerai tout un chapitre à cette question dans mes mémoires, que je ne publierai d'ailleurs pas, car je ne suis pas fait de pierre moi non plus. J'ai en effet vivement ressenti l'accusation lancée par M. Hargrave et d'autres, comme quoi j'avais trahi mes propres convictions.

Je vous ferai remarquer tout d'abord que l'équité est une notion tout à fait relative. Comme en politique en général, il n'existe pas d'absolu dans ce domaine. La perfection n'est pas de ce monde. En essayant de plaire à tout le monde, on finit par ne se faire que des ennemis. Peut-être que si j'essaie, au contraire, de fâcher tout le monde, je finirai par satisfaire tout le monde. Mais on fait ce qu'on peut. À l'impossible nul n'est tenu.

J'ai revu ma déclaration du 8 février 1982 à Winnipeg, déclaration au cours de laquelle j'avais énoncé nos principes. Il y avait notamment un cadre juridique, ce qui est acquis. Amélioration des capacités d'efficacité, acquis dans une large mesure. Juste compensation aux chemins de fer, c'est, je crois, acquis. Garanties obtenues des chemins de fer: ce n'est peut-être pas parfait, mais nous les avons obtenues dans une certaine mesure, et il est à espérer que les futurs titulaires des transports utiliseront les dispositions sur les retenues. La réduction de la distorsion a été réalisée dans une large mesure. L'obligation faite aux producteurs de céréales de payer davantage, ce qui a été obtenu raisonnablement à mon avis. Quant aux contributions fédérales, elles s'élèveront à 1 milliard de dollars, ce qui n'est pas négligeable.

Je n'estime donc pas devoir rougir en ce qui concerne le respect des principes. Pour ce qui est de la réforme, nous aurons désormais un régime statutaire au lieu du barème fixe et en même temps les agriculteurs pourront compter sur une meilleure qualité. Les capacités ainsi que l'efficacité des chemins de fer seront améliorées, les distorsions sont réduites par voie de diversification et en même temps le prix des céréales fourragères destinées aux éleveurs de l'Ouest diminuera.

Je n'ai donc pas à rougir de ce qui a été fait. La perfection n'est pas de ce monde. Maintenant c'est à vous de jouer. D'après certains, la liberté de choix serait la formule magique. Je vais voir. Si vous y parvenez, je serai le premier à vous en féliciter. Si vous parvenez à satisfaire tout le monde, vous aurez réussi là où j'ai échoué. Mais je vous préviens qu'il ne suffit pas de venir avec une nouvelle version de la formule Gilson, car l'octroi de crédits aux entreprises de stockage de grain constitue en réalité une sorte de paiement aux producteurs, ce que certains justement n'acceptent pas. Je me ferai donc certainement un plaisir d'étudier les amendements que vous pourriez me soumettre, mais gardez-vous de chanter victoire trop tôt.

[Text]

payment to the producers, and that would not accommodate those who are against that. I would be looking with great interest at some amendments that you might want to present in the future, but do not claim it is more than it is.

Mr. Murta: I think I hear you loud and clear on that. We will see what we can do in terms of amendments as the process goes along.

One other question: it is unofficial now, I guess, but we are at about 29 million metric tonnes in terms of export movement, or we will be by the end of the crop year, which is away above anything we have had before. It is a substantial record, and the Wheat Board certainly expects they will hit that without any trouble. That is awfully close to the 31 million tonne cap that—I guess it is about 1 million metric tonnes higher than their official projection right now.

Mr. Pepin: It is a division between those two things: including export and domestic movements, we will get over the 31.1. Already we are up to 31.4 because of the inclusion of specialty crops. Next year that figure will be admired but this is a ceiling, 31.1 at the moment, 31.3.

Would you correct me? What did I say that was wrong, Mr. Kroeger? I just wanted to say that 31.1 which has now become 31.4, because of the addition of specialty crops, is a ceiling on which fall the government contribution. The increase this year of the volume of exports will not affect that ceiling. That is what I tried to say.

• 2105

The Vice-Chairman: I now call on Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would just like to start . . .

Mr. Pépin: Just going back to what might have been in mind, a prediction which is in our papers that the movement will go from 31 to 41 until the end of the decade, and what you may have said is that the export figures for this year will make a contribution to that expected growth.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: My time starts now, Mr. Chairman? Mr. Minister, my colleague from Moose Jaw and other members of our party have suggested that the Senior Grain Transportation Committee is not structured, in our opinion, in a fair and reasonable way and you had said that you would be open to some suggestions.

I have one suggestion, Mr. Minister. The Province of Saskatchewan produces 50% of the wheat. You have three producer representatives, and one suggestion would be that Saskatchewan could have two representatives in proportion to the grain produced within that province.

I have some difficulty with the three members representing the consumers of feed grains. No. 1, I am not too sure why they are there; No. 2 is that they are appointed members. They are not elected by their representative organizations, and that could be done.

[Translation]

M. Murta: Nous verrons quel amendement nous pourrions vous proposer.

Bien que les chiffres soient officieux pour le moment, il semble que nos exportations de céréales atteindront 29 millions de tonnes métriques d'ici à la fin de la campagne agricole, ce qui constitue un record. La Commission canadienne du blé semble sûre que ces chiffres seront atteints. Si nous y parvenons, nous aurons dépassé les prévisions officielles d'un million de tonnes métriques environ.

M. Pepin: Si on additionne les exportations ainsi que les transports de céréales à l'intérieur du pays, on obtient plus de 31.1 millions de tonnes. Nous avons d'ores et déjà atteint 31.4 millions si on comprend certaines céréales spécialisées. Pour le moment, ce chiffre de 31.1 constitue un plafond.

Me suis-je trompé, monsieur Kroeger? Je voulais simplement préciser qu'en ajoutant les céréales spécialisées, le plafond passe de 31.1 à 31.4, chiffre en fonction duquel les contributions de l'État sont calculées. L'augmentation du volume des exportations n'affectera pas le plafond.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre . . .

M. Pepin: D'après nos prédictions, les exportations passeraient de 31 à 41 millions de tonnes d'ici à la fin de la décennie; les exportations pour l'année en cours contribueront certainement à cette croissance.

Le vice-président: Allez-y, monsieur McKnight.

M. McKnight: Mon collègue de Moose Jaw et d'autres députés de mon parti vous ayant fait remarquer que le Comité sur le transport des céréales n'était pas à notre avis constitué de façon équitable et raisonnable, vous leur avez répondu que vous seriez disposé à étudier les suggestions qui vous seraient soumises à ce sujet.

Voilà déjà une suggestion, monsieur le ministre. Étant donné que la Saskatchewan produit 50 p. 100 du blé du pays, je propose que deux des trois représentants producteurs soient attribués à la Saskatchewan, au prorata de la production de ces provinces.

Quant aux trois membres représentant les consommateurs de céréales fourragères, je ne vois pas très bien ce qu'ils feront au sein de cette commission; par ailleurs, ils seront nommés, alors qu'ils auraient pu être élus par leurs organisations respectives.

[Texte]

Again, I have some problem with Clause 10 which allows for the appointment of a federal representative to the committee to attend as an observer, and there are already four federal members on that committee. There is the Chief Commissioner of the Wheat Board; there is the Canadian Grain Commission; the Canadian Transport Agency Adviser, and a representative of Canadian National Rail. In my opinion, that gives you 4 and, now, you ask for 5.

As we go along in your bill, Mr. Minister, and go back to your policy statement which was outlined in February, in Clause 17 in the bill you have changed words. In your policy statement, Mr. Minister, you use words such as "will be required", "shall require", "required to make additional"—I mean, in reference to the railroads and their contribution to the system because of this requested rate change. You do not have those words in your bill. The words "shall be required" and "shall be required to make additional investments" have been removed. It certainly makes one wonder what has happened with your bill since the policy statement of February.

Mr. Pepin: About the obligations of the railways?

Mr. McKnight: Yes. There is nothing that says "must". Let us look at your policy statement of February 8. It says:

require the railways to provide performance and service guarantees in return for being compensated. The matter is not to be discretionary.

And in Bill C-155, "must require railway performances" is, I think, something which should be written back into it in your policy statement as compared to the bill.

When you look at Clause 29 where we talk about the reporting of railway investment regarding grain transportation requirement for the CTC monitoring, I think that is important, but the principles in your policy statement said:

In return for the compensation, the railways will be required to make commitments regarding additional investment programs.

And I find those words lacking in your bill.

Mr. Pepin: I was not aware of it. As a matter of fact, I thought it was much stronger in the bill than in the statement.

• 2110

Mr. McKnight: If I could just go on, Mr. Minister, I would like to use my time and then we will go ahead with . . .

Mr. Pepin: I would have taken the occasion to . . .

Mr. McKnight: —with your talk.

Mr. Pepin: —to indicate how the system of performance guarantee and investment guarantee works, but you seem to

[Traduction]

Je ne vois pas non plus pourquoi il est prévu à l'article 10 qu'un représentant fédéral pourra participer aux réunions du Comité en qualité d'observateur, alors que le gouvernement fédéral est d'ores et déjà représenté par quatre membres dans ce comité, à savoir par le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, le conseiller auprès de l'Agence canadienne de transport et un représentant du Canadien National. Vous avez donc déjà quatre représentants et vous nous en demandez maintenant un cinquième.

Vous avez également modifié l'énoncé de l'article 17 par rapport à vos déclarations du mois de février dernier lorsqu'il était question d'obliger les chemins de fer à faire certains investissements pour compenser cette modification des tarifs ferroviaires. Or, ces expressions ne figurent plus dans le bill. L'expression «sera tenu de faire des investissements supplémentaires» a notamment été supprimée. C'est à se demander ce qu'il advenu du bill depuis votre déclaration de février.

M. Pepin: Vous parlez des obligations des chemins de fer?

M. McKnight: Oui. Il n'y a plus d'obligation. Le 8 février dernier vous avez dit ce qui suit:

on exigera des chemins de fer d'offrir des garanties de prestations et de service en contrepartie des compensations qui leur seront versées. Ces mesures seront obligatoires.

Et j'estime que l'expression «doit exiger des garanties de prestations des chemins de fer» devrait figurer dans le texte du bill C-155 ainsi qu'il en était question lors de votre déclaration de février.

L'article 29, où il est question des montants investis par les chemins de fer pour assurer le transport des céréales, montants qui seront vérifiés par la Commission canadienne des transports, est certes important, mais il ne faut pas oublier pour autant que vous aviez dit ce qui suit en février dernier:

En contrepartie des compensations, les compagnies de chemins de fer seront tenues de procéder à des investissements supplémentaires.

Or cette expression ne figure plus dans le bill.

M. Pepin: Je l'ignorais; je croyais au contraire que le bill est encore plus péremptoire à ce sujet que ma déclaration de février dernier.

M. McKnight: Si vous me le permettez, monsieur le ministre, j'aimerais prendre tout le temps qui m'est alloué et ensuite nous pourrions entendre . . .

M. Pepin: J'en aurais profité pour . . .

M. McKnight: . . . votre discours.

M. Pepin: . . . vous montrer le fonctionnement du régime de garantie des résultats et des investissements, mais vous

[Text]

know all about that and that clause ... what is it?—Clause 55.(2), on the holdbacks is ...

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I could, I have the floor and I would like to carry on. The minister can use the time allotted to him.

Mr. Pepin: I did not know I could not answer the question.

Mr. McKnight: Under Clause 31, it says that the results of the investigation under Clause 30 shall be reported ... the investigation arising from a complaint regarding car allocation ... only to the Clerk of the Privy Council. I just wonder why this could not be reported to the House of Commons, why it could not be reported to the Standing Committee on Transport, why it, in general, could not be reported to any other body. Why just the Clerk of the Privy Council?

In looking at car allocation, I guess one thing that is missing is that it does not say in there that an adequate number of cars to move the grain must be provided. There is nothing that says that. It should be somebody's responsibility. I have gone through this and I cannot find it.

I have a few minutes left and I would like to ...

The Vice-Chairman: One quick one.

Mr. McKnight: —go on and come, Mr. Minister, to the 20% figure that is used as a contribution, or the return, on the variable costs, or the volume-related variable costs, to the railroads. Now 20%, I guess, is an arbitrary figure, because when you look at other companies ... If you look at the 500 companies in *The Financial Post* in June, 1982, the seventh largest was the Saskatchewan Wheat Pool with a 37% return on investment before tax and the Alberta Wheat Pool is down there at about 25%, CP is about 16%. The member for Regina West says that it was returned to their members, and that is true. But it is kind of like an RRSP in reverse. The farmers pay the tax on it before they get the money. This is just an example of returns on investment and that is really neither here nor there.

Mr. Benjamin: You had better be careful on this one.

Mr. McKnight: What I would like to know, Mr. Minister, is how that 20% figure was obtained. It is volume related. Is it volume related to grain because grain supposedly takes that proportion of the traffic and, therefore, the 20% return on volume-related cost was derived that way? I think in the bill it says that it will start in 1985-1986. That is something that I think should be explained.

When you come to rates and you come to Schedule II, which is on page 38 of the bill—and I asked this question in committee before—up until 1,200 miles' distance the rate increases at about 8¢ per tonne for every 25-mile increase. Saskatchewan is about at the 1,200 mile area and when you get into it and you look past 1,200 miles the rates start to increase by 13¢ every 25 miles or 12¢ every 25 miles.

[Translation]

semblez déjà connaître ce régime et cet article; lequel, déjà? L'article 55.(2), au sujet des retenues de versement ...

M. McKnight: Monsieur le président, s'il vous plaît, j'ai la parole et j'aimerais terminer. Le ministre pourra parler pendant le temps qui lui est réservé.

M. Pepin: Je ne savais pas qu'on ne pouvait pas répondre aux questions.

M. McKnight: À l'article 31, on lit que les résultats de l'enquête prévus à l'article 30 seront présentés au greffier du Conseil privé. Il s'agit d'enquêtes portant sur l'affectation des wagons. Pourquoi le rapport d'enquête ne peut-il pas être présenté à la Chambre des communes? Pourquoi ne peut-il pas être présenté au Comité permanent des transports, pourquoi pas à un autre organisme? Pourquoi le seul greffier du Conseil privé?

Au sujet de l'affectation des wagons, je dénote une lacune: nulle part dans le projet de loi on ne peut lire qu'un nombre suffisant de wagons doit être réservé au transport du grain. Cela ne se trouve nulle part dans le projet de loi. Cependant ce devrait être la responsabilité de quelqu'un. J'ai bien lu tout le projet de loi, et je n'ai pas trouvé cette attribution.

Il me reste encore quelques minutes et j'aimerais ...

Le vice-président: Soyez bref.

M. McKnight: ... en venir, monsieur le ministre, à ces 20 p. 100 que vous donnez comme contribution, ou rendement, aux compagnies de chemins de fer pour les coûts variables selon le volume transporté. J'imagine que ce chiffre est arbitraire, car si on regarde d'autres sociétés commerciales ... *Le Financial Post* de juin 1982 énumérait les 500 entreprises commerciales les plus rentables, et au septième rang, on retrouvait le syndicat du blé de la Saskatchewan avec un taux de rentabilité de 37 p. 100 avant impôt, et un peu plus loin le syndicat du blé de l'Alberta avec un taux de 25 p. 100; le Canadien Pacifique est à 16 p. 100. Le député de Regina West dit que ce rendement a été distribué aux membres, et c'est vrai, mais en fait, c'est un REER inversé. Les agriculteurs doivent verser des impôts avant d'obtenir l'argent. C'est un autre exemple de rentabilité, et la proposition n'est pas logique.

M. Benjamin: Vous devriez être prudent.

M. McKnight: J'aimerais savoir, monsieur le ministre, comment vous en êtes arrivé à ce chiffre de 20 p. 100. Il est calculé d'après le volume. Est-ce que le calcul est fait de cette façon-là par rapport aux grains, parce que le transport du grain représente cette partie du trafic et que par conséquent on en est arrivé à ce chiffre de 20 p. 100? Dans le projet de loi, je crois qu'on dit que cela commencera en 1985-1986. J'aimerais que vous m'expliquiez tout cela.

Passons ensuite aux taux; à l'Annexe II, à la page 38 du projet de loi et j'ai déjà posé cette question en Comité, jusqu'à concurrence de 1,200 milles, les augmentations de taux sont d'environ 8 cents par tonne pour chaque augmentation de 25 milles. La Saskatchewan est dans la zone du 1,200 milles et à partir de cette limite, les taux augmentent de 13 cents ou de 12 cents pour chaque 25 milles.

[Texte]

My understanding of costing, and I am sure you can explain the costing formula that the railroads have used, would be that, once a tonne is loaded, as the mileage increases there should not be an increase in cost per tonne that is greater for 1,200 miles to 1,500 miles than it is for 600 miles to 1,000 miles. If you look at it, it goes at 8¢ right from 325 miles or less up to 1,200, then the increase is 12¢ and 13¢. I cannot understand why, once that car is loaded, hauled that tonne-mile, the 25 miles over 1,200 cost more to move than the 25 miles under 1,200. And if that is part of the 20% return, as one of my colleagues suggests, I would be glad to have it explained to me.

• 2115

It is not tapered—it is tapered, and the taper comes out of proportion as it hits the 1,200 miles. I see Mr. Mulder agreeing with me, and I am sure he must have an answer that would satisfy me.

I would also like to know, when we look at Clauses 43 and 44, where Canadian Pacific rates are allowed to be charged on the assumption that that grain has travelled 123.7 miles farther than it actually has—I am wondering why the Canadian Pacific rate is used, which would distort, in my opinion, the cost of grain travelling over CN lines; because it is not the same.

The Vice-Chairman: That is the end of your time. Is anyone going to answer that series of questions.

Mr. Pepin: I will answer two.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If in fact Mr. McKnight has taken the full 10 minutes, he has made a decision that he does not want his questions answered. That is a decision he has taken. Other members of the committee ought not to be put in the position where they have asked their questions, engaged in a dialogue with the minister and come to the end, and then allowed another member to come in and make a speech for 10 minutes and then say “answer”. That comes out of our time.

The member has made it clear: he is not interested in answers. Therefore you should proceed to the next person on your list.

The Vice-Chairman: Mr. Minister, may I ask the question from the Chair? You have taken notes on the questions. Do you propose to answer them in written form at some time for Mr. McKnight?

Mr. Pepin: I will do whatever the committee tells me to do.

The Vice-Chairman: Then I will be guided by the fact that the allocation of time has been used up and does not allow for...

Mr. Mazankowski: On a point of order, I think you will appreciate that we have the minister here only on one occasion before we go into the committee hearings entertaining witnesses who will be presenting briefs. I think the member is

[Traduction]

Vous pouvez certainement m'expliquer la formule d'établissement des coûts utilisés par les compagnies de chemins de fer, mais d'après moi, une fois que la tonne est chargée, même si la distance augmente, il ne devrait pas y avoir d'augmentation du coût par tonne, pas plus pour la distance de 1,200 à 1,500 milles que pour la distance de 600 milles à 1,000 milles. Pour les distances variant entre 325 et 1,200 milles, l'augmentation est de 8 cents, alors que pour les distances supérieures à 1,200 milles, l'augmentation est de 12 et 13 cents. Je ne comprends pas comment une fois que le grain est chargé le fait de transporter ce grain sur 25 milles au-delà de la limite des 1,200 milles peut coûter plus cher que 25 milles en deça de la même limite. Si, comme un de mes collègues le donne à entendre, cela est calculé dans le rendement de 20 p. 100, j'aimerais bien qu'on m'explique.

L'augmentation est graduelle mais disproportionnée au-delà de 1,200 milles. Je vois que M. Mulder est d'accord avec moi et je suis sûr qu'il doit être capable de me donner une réponse qui me satisfera.

J'aimerais également savoir, au sujet des articles 43 et 44 où on utilise les taux de la compagnie du Canadien Pacifique, supposant que le grain a été transporté sur une distance supplémentaire de 123.7 milles; j'aimerais savoir pourquoi on applique le taux du Canadien Pacifique, ce qui ajoute au coût du transport du grain passant par les lignes du Canadien National; ce n'est pas la même chose.

Le vice-président: Votre temps est écoulé. Quelqu'un peut-il répondre à cette série de questions?

M. Pepin: Je peux répondre à deux d'entre elles.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si M. McKnight a posé des questions pendant 10 minutes, c'est qu'il a décidé qu'il ne veut pas qu'on réponde à ses questions. Il a pris cette décision. Les autres membres du Comité ne devraient pas être privés en ce sens que pendant 10 minutes il pose des questions au ministre, celui-ci répond et on ne devrait pas permettre à un autre député de faire un discours de 10 minutes et ensuite demander des réponses. Les réponses sont calculées dans le temps qui nous est alloué.

Le député a bien montré qu'il n'est pas intéressé à connaître les réponses. Par conséquent, vous devriez donner la parole au député suivant.

Le vice-président: Monsieur le ministre, pourrais-je en tant que président vous poser des questions? Vous avez pris des notes pour répondre aux questions. Seriez-vous prêt à répondre par écrit à ces questions que vous a posées M. McKnight?

M. Pepin: Je ferai ce que le Comité me demande de faire.

Le vice-président: Dans ce cas, je dois dire que le député a utilisé tout son temps et qu'il ne reste plus de temps pour...

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement; vous comprendrez que le ministre nous rencontre une seule fois avant que le Comité ne commence à recevoir des témoins qui présenteront des mémoires. Selon moi, le député a le droit de connaître les

[Text]

entitled to an answer. A good case may be made for the fact that he should not deprive other members of time, but clearly the minister should provide a written answer, which would hopefully be appended, and perhaps until such time as it is appended, distributed to the members of the committee. I think Mr. McKnight has raised some very valid and important questions, and we should have answers to them before we go on to the next committee hearing.

The Vice-Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Eh bien, compte tenu du climat de bonne collaboration dans lequel nous travaillons et compte tenu du fait que les questions de M. McKnight sont très pertinentes, j'aimerais que le ministre essaye de donner ce soir des réponses aux questions très techniques et non pas aux questions d'ordre politique pour éclairer les membres de ce Comité. Je voudrais vous rappeler qu'il ne faudrait surtout pas que le Comité adopte comme pratique qu'un de ses membres peut poser des questions pendant dix minutes. La prochaine fois que quelqu'un parlera pendant dix minutes, il n'aura pas de réponse, le pauvre, mais pour ce soir, faisons exception.

Le vice-président: Je demande donc au ministre s'il est prêt . . .

M. Pepin: M. Kroeger et M. Mulder vont répondre aux autres. En ce qui a trait à la proposition . . .

Le vice-président: La proposition était que vous envoyiez des notes écrites à . . .

Des voix: Non, non.

The Vice-Chairman: I must recognize Mr. Benjamin, then. They want to let him answer. What do you say, sir?

Mr. Benjamin: I do not mind, Mr. Chairman. I am quite agreeable to giving the minister another 5 or 10 minutes or whatever. He has long answers to long questions and long answers to short questions.

The Vice-Chairman: What is your point of order?

• 2120

Mr. Benjamin: My point of order is that when the steering committee is meeting tomorrow, in my regrettable absence, it is perfectly obvious that this committee needs to have at least another one or two days with the minister and his officials. We are just barely scratching the surface here. Members from all sides . . .

The Vice-Chairman: You have made the point, Mr. Benjamin; but you know that you will be in subsequent steering committee meetings and there will be the opportunity to recall the minister later in August or at the beginning of September.

Mr. Benjamin: How about later in July?

The Vice-Chairman: Mr. Minister, I will ask you to respond to Mr. McKnight's questions as quickly as possible.

[Translation]

réponses à ces questions. On pourrait bien sûr faire valoir qu'il ne devrait pas empiéter sur le temps des autres députés, mais le ministre devrait certainement répondre par écrit à ces questions, sa réponse pourrait être annexée à un fascicule et, entre-temps, distribuée aux membres du Comité. Selon moi, M. McKnight a soulevé des points très importants et nous devrions connaître les réponses à ces questions avant de continuer nos séances.

Le vice-président: Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Given the good collaboration we have and since Mr. McKnight's line of questioning is pertinent, I think the minister should try tonight to answer those questions of a technical nature in order to inform us and should forego the political questions. In my opinion, the committee should not as a rule let one of its members ask a question for 10 minutes. The next time a member speaks for 10 minutes, his questions will not be answered, unfortunately but we could make an exception for tonight.

The Vice-Chairman: So I will ask the minister if he is willing . . .

Mr. Pepin: Mr. Kroeger and Mr. Mulder will answer the other questions. As far as the proposition . . .

The Vice-Chairman: The proposition that you sent written notes to . . .

Some hon. Members: No, no.

Le vice-président: Je dois maintenant donner la parole à M. Benjamin. On veut laisser le ministre répondre aux questions. Que dites-vous, monsieur?

M. Benjamin: Cela m'importe peu, monsieur le président. Je suis bien prêt à donner cinq ou dix minutes ou même plus pour que le ministre réponde aux questions. Lorsque les questions sont longues, il répond longuement et il le fait même lorsque les questions sont courtes.

Le vice-président: Pourquoi invoquez-vous le Règlement?

M. Benjamin: Mon rappel au Règlement a trait à la réunion du Comité directeur qui doit avoir lieu demain, réunion à laquelle je devrai malheureusement être absent. Il est parfaitement clair que ce Comité a besoin d'encore une ou deux journées pour interroger le ministre et ses hauts fonctionnaires. Nous n'avons fait qu'effleurer le sujet jusqu'ici. Les députés de tous les partis . . .

Le vice-président: Vous avez eu l'occasion d'exprimer votre point de vue, monsieur Benjamin. Je vous rappelle cependant qu'il y aura d'autres réunions du Comité directeur et que le ministre, de toute façon, pourrait être rappelé à la fin d'août ou au début de septembre.

M. Benjamin: Pourquoi pas à la fin de juillet.

Le vice-président: Je vais devoir vous demander, monsieur le ministre, de répondre aux questions de M. McKnight le plus rapidement possible.

[Texte]

Mr. Pepin: Okay. I will take two. The first one is with respect to the composition of the Senior Grain Transportation Committee. I am still surprised that you do not consider the wheat pool and the UGG to be representative of producers; but, be that as it may, the reason why we have thought of including a consumer is simply because they buy the grain and they are interested in having a good transportation system too.

With respect to the obligation of the railways re performance re investment, I could not understand the question too well, but it is clear to me that these are pretty imperative requests, and the holdback right that the minister has under Clause 55.(2) seems to be a good reflection of that.

Mr. Kroeger, explain the difference between the cost of money and the return on investment.

Mr. Kroeger: There were several specific questions. I will try to answer quickly.

On the question of why the report on an investigation is provided to the Clerk of the Privy Council, this is an investigation of performance by agencies of the government, not all of whom report to the Minister of Transport. Some will report to the Minister of Agriculture, for example. Therefore, it is essentially a matter for all ministers, for the Governor in Council to deal with, if you like, for the Cabinet. Hence, the log of the Clerk of the Privy Council.

As for such reports being made available, I would have thought that under the Access to Information Act these reports would normally be in the public domain.

Mr. McKnight: It is up to the Cabinet whether they are available.

Mr. Kroeger: On the question of whether cars must be provided, the stipulation that cars have to be provided, the government has announced its intention to make a series of hopper car purchases through to 1985-1986. On the question of providing cars, obviously somebody has to pay for them. The government has indicated its intention to do that solely at its own cost through 1985-1986. Thereafter the provision of cars will be determined on the basis of volumes and normal requirements, and the cost of those cars will become part of the freight rate and therefore will be cost-shared between government and producers, whatever the requirement might turn out to be after 1985-1986 given the major additions to the fleet that are going to be made.

On the question of the rate taper, so-called, **Mr. McKnight** is quite right on the structure of that rate. It is basically the freight rate that exists now. While the rates task force went through and combed out a lot of curious anomalies where rates were still in existence after certain branch lines had been closed and this type of thing, the conclusion of the rates task force was to leave the basic rate taper in place as it had existed ever since the 1925 statute, if not since 1897. So that is untouched, but it is one of the subjects identified for the 1985-1986 review, the whole question of the rate structure.

[Traduction]

M. Pepin: Très bien. Je vais m'attaquer à deux questions. La première a trait au Comité supérieur du transport du grain. Je suis encore surpris par le fait que vous ne considérez pas le pool du blé et l'U.G.G. comme représentants des producteurs. Quoi qu'il en soit, la raison pour laquelle nous avons décidé d'inclure un représentant des consommateurs est qu'ils sont acheteurs de grain et qu'ils sont nécessairement intéressés à avoir un bon réseau de transport.

En ce qui concerne les obligations des chemins de fer, leur rendement, leurs investissements, je ne sais pas si j'ai bien compris la question, mais il m'apparaît clairement que ce sont là des demandes pressantes, comme en atteste le droit de retenue du ministre en vertu de l'article 55.(2).

Pour le reste, **M. Kroeger** peut vous expliquer la différence entre le coût de l'argent et le rendement de l'investissement.

M. Kroeger: Il y avait plusieurs questions. Je vais essayer d'y répondre le plus rapidement possible.

Pour ce qui est de savoir pourquoi le rapport d'une enquête est envoyé au greffier du conseil privé, je vous rappelle que dans ce cas-ci il s'agit d'une enquête sur le rendement d'organismes du gouvernement qui ne rendent pas tous compte au ministre des Transports. Il y en a qui font rapport au ministre de l'Agriculture, par exemple. Donc, il est essentiel que tous les ministres, c'est-à-dire le gouverneur en conseil, le reçoivent au nom du cabinet. C'est pourquoi il est prévu que c'est le greffier du conseil privé qui le reçoit dans ce cas-ci.

Pour ce qui est de la disponibilité de ces rapports, j'aurais pensé qu'en vertu de la Loi sur l'accès à l'information ils auraient été publics.

M. McKnight: Il appartient au cabinet d'en décider.

M. Kroeger: En ce qui concerne la fourniture de wagons, le gouvernement a annoncé son intention de procéder à une série d'achats de wagons-trémies au cours de la période 1985-1986. Il faut évidemment que quelqu'un paie la note. Le gouvernement a annoncé son intention de l'acquitter pour 1985-1986. Après cette période, la fourniture de wagons dépendra des volumes et des exigences normales. Et le coût des wagons entrera dans la détermination du tarif marchandises. Donc, à ce moment-là, il sera partagé entre le gouvernement et les producteurs selon les besoins qui se feront sentir après 1985-1986. Mais il y aura, au cours de cette période, une augmentation importante du nombre de wagons.

En ce qui concerne ce qu'il est convenu d'appeler l'augmentation progressive des tarifs, **M. McKnight** a raison dans ce cas. Le tarif marchandises est établi de cette façon actuellement. Même si le groupe de travail sur les tarifs a identifié un certain nombre d'anomalies dans le système actuel, il y a des tarifs qui s'appliquent encore à des embranchements qui ont été fermés, par exemple, et sa conclusion a été de laisser intacts les tarifs actuels avec leur augmentation progressive comme ils existent depuis 1925 et même depuis 1897. Cette structure reste donc inchangée, mais c'est un des sujets qui a été retenu en vue d'un examen en 1985-1986.

[Text]

On the question of that CP rate from Calgary, that is a very curious one. That was a part of the 1925 statute. It was decreed, as far as we can make out, at that time in order to favour grain production and the establishment of grain handling facilities in northern Alberta. So in effect you had a sort of reverse port parity being created whereby the Calgary-Vancouver rate was equalized on Edmonton-Vancouver. It is a fairly complex point which I hope the committee will find an opportunity to discuss at some point. I do not think I can do it in two minutes. It is compensated for, however, in the CN adjustment, which is another concept I will not attempt to explain to the committee at the moment.

• 2125

On the question of the 20% contribution, I think it would be important for the committee's work to make a clear distinction between a return on investment and a contribution to constant cost. I thought I heard Mr. McKnight talking about a 20% return on investment. What is intended here is that for any commodity carried by a railway, aside from covering the actual costs of the fuel and the labour and the line and this type of thing, there is a railway organization there. There are overhead costs to any organization, whether it is a wheat pool or a railway. The rate for any commodity has to cover, not just the immediate costs of carrying it but make a contribution to overhead. That 20% figure, and Mr. Mulder can explain how it was arrived at, but the 20% referred to is simply a contribution to constant costs of the railways and is not at all the same thing as return on investment.

Mr. Mulder might explain why; where the 20% figure came from.

Mr. Pepin: The 20% was the CTC estimate at one point. It was 20.5% of the CTC. Somebody else . . .

Mr. Benjamin: Using the railways costing figures.

Mr. Pepin: Go ahead, Mr. Mulder.

The Vice-Chairman: Make it very brief, please, because Mr. McKnight could teach union people how to get double time.

An hon. Member: Let him go; they keep digging themselves into a hole.

Mr. Mulder: As I think Mr. McKnight indicated, it is in some ways a subjective judgment. Mr. Snively had indicated a range that was higher . . . a range from 27.5% to 35%. One of the railways wanted 25%, CP, CN wanted 35%. Some earlier work had been done by the CTC. Generally, it looks as if rates cover roughly 80%, through the variable costs . . . The remaining 20% is a contribution to overhead. Mr. Gilson basically, in a subjective judgment, made the view that 20% is sufficient to give the railways the contribution to their overhead costs for repairing bridges in Vancouver, for

[Translation]

En ce qui concerne le tarif du CP à partir de Calgary, il est assez étrange en effet. Il fait partie lui aussi de la Loi de 1925. Il semble qu'à l'époque l'idée était d'encourager la production du grain et l'établissement d'installations de manutention du grain dans le nord de l'Alberta. C'était en quelque sorte une application à rebours du principe de l'égalité et de la distance au port qui s'applique entre Calgary et Vancouver et entre Edmonton et Vancouver. C'est quelque chose qui est très complexe et j'espère que le Comité aura l'occasion d'en discuter un jour. Je ne pense pas être en mesure de vous l'expliquer en deux minutes. Il a sa contrepartie avec le rajustement du CN, ce qui est un autre concept que je ne veux pas essayer d'expliquer au Comité aujourd'hui.

En ce qui concerne la contribution de 20 p. 100, je pense qu'il est important que le Comité fasse clairement la différence entre le produit de l'investissement et la contribution au titre des dépenses constantes. Sauf erreur, M. McKnight a parlé d'un rendement de l'investissement de 20 p. 100. Il s'agit de faire en sorte dans ce cas-ci comme dans le cas de n'importe quelle autre denrée transportée par le chemin de fer qu'il y ait un montant prévu pour l'organisation du chemin de fer, en plus des dépenses au titre du combustible, de la main-d'œuvre, de l'entretien des lignes et le reste. N'importe quel organisme, qu'il s'agisse d'un pool du blé ou d'un chemin de fer, a des frais généraux. Le tarif relatif à n'importe quelle denrée doit couvrir non pas seulement les dépenses immédiates mais également les frais généraux. M. Mulder peut expliquer comment il en est arrivé à ce chiffre de 20 p. 100. Il reste qu'il est destiné à quitter les dépenses constantes des chemins de fer, ce qui est tout à fait différent du concept du rendement et de l'investissement.

Vous voulez peut-être nous dire comment vous êtes arrivé à ce chiffre de 20 p. 100, monsieur Mulder.

M. Pepin: Le chiffre de 20 p. 100 était une prévision de la CCT. C'était 20.5 p. 100 à ce moment-là. Quelqu'un d'autres . . .

M. Benjamin: À partir des dépenses telles qu'établies par les chemins de fer.

M. Pepin: Allez-y, je vous en prie, monsieur Mulder.

Le vice-président: Soyez bref, s'il vous plaît. M. McKnight pourrait enseigner aux gens des syndicats comment obtenir du temps double.

Une voix: Laissez-les. Plus ils avancent plus ils s'enlisent.

M. Mulder: Comme M. McKnight lui-même l'a indiqué, c'est une question de jugement. M. Snively a indiqué une marge plus élevée, de 27.5 p. 100 à 35 p. 100. Un des chemins de fer, le CP, voulait 25 p. 100. Le CN voulait 35 p. 100. La CCT avait déjà fait des recherches à ce sujet. De façon générale, les tarifs couvrent à peu près 80 p. 100, ce qui représente les dépenses variables . . . les 20 p. 100 qui restent vont aux frais généraux. M. Gilson, de façon subjective, je vous le concède, a émis l'avis que 20 p. 100 avait été suffisant pour permettre aux chemins de fer de recouvrer leurs frais généraux

[Texte]

maintaining main lines and so on that are not included in the other cost elements. So that was his determination to make it 20%.

There was a whole range of options before and during the discussions he had in Winnipeg.

Mr. McKnight: Anything on deferred maintenance?

Mr. Mulder: The deferred maintenance issue, with respect to branch lines, was not an issue because the CTC had already ruled it should not be, and he also came to the conclusion that that allocation should not be included.

The Vice-Chairman: Could we allow clarification? Mr. Mayer is asking if he could get a point clarified on one of your statements.

Mr. Mayer: I am interested in knowing what the difference is between constant costs and fixed costs, if you go back to the classical definition in economics. I wonder if you could table some information as to what is included in constant costs, so we know the difference between constant costs and fixed costs. Really fixed costs include return on capital, and my assumption all along was that constant costs really related or were fairly equal to fixed costs; and that would mean, in a large part, return on investment.

I would like to know if we could have those things tabled so that we could look at them and know what we are talking about.

The Vice-Chairman: Will you undertake to table that?

Mr. Mulder: Yes. We owe perhaps the members a simple explanation of some of the terms and why each one is different, as opposed to getting into debate now.

The Vice-Chairman: All right, thank you very much. That concludes that portion.

Je donne la parole à M^{me} Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais d'abord demander une précision à l'honorable ministre des Transports. En ce qui concerne le volume transporté, M. Murta a mentionné qu'on exportait environ 29 millions de tonnes de céréales et dans le projet de loi, on indique une possibilité de 31.4 millions de tonnes. Est-ce dire que quand vous faites allusion au marché national, comme au marché international, vous prévoyez une consommation intérieure canadienne d'un peu plus de 2 millions de tonnes pour les provinces qui ne sont pas productrices de céréales, comme la Colombie-Britannique, le Québec et les Maritimes? Qu'est-ce que c'est, le marché national?

Mr. Pepin: The limit is 31.1 on which . . .

Mme Côté: En français, monsieur Pepin.

M. Pepin: Ah, je m'excuse. C'est 31.1 un millions de tonnes qui est devenu 31.4 à la suite de l'addition des récoltes

[Traduction]

relativement à la réparation des ponts à Vancouver, à l'entretien des lignes principales et le reste, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas inclus dans les autres dépenses. C'est le chiffre qu'il a établi lui-même.

Toutes sortes d'options ont été proposées avant les discussions de Winnipeg et au cours de ces discussions.

M. McKnight: A-t-il été question de l'entretien à reporter?

M. Mulder: L'entretien reporté, concernant les embranchements, n'a pas été mentionné parce que la CCT avait déjà décrété que ces dépenses ne pouvaient être incluses. Aucun montant ne pouvait y être alloué.

Le vice-président: Pouvons-nous avoir un supplément à l'information? M. Mayer voudrait avoir une précision au sujet d'une des déclarations qui vient d'être faites.

M. Mayer: Je serais curieux de savoir quelle est la différence entre les dépenses constantes et les dépenses fixes, selon les définitions classiques. Je me demande si vous ne pourriez pas nous fournir des renseignements à ce sujet, c'est-à-dire ce qui est inclus dans les dépenses constantes et ce qui est inclus dans les dépenses fixes. Je pensais que les dépenses fixes devaient inclure le rendement du capital. Et j'avais supposé jusqu'ici que les dépenses constantes étaient à peu près la même chose que les dépenses fixes. Donc, dans une large mesure, le rendement de l'investissement aura été inclus dans ce cas-ci.

Je me demande s'il ne serait pas possible d'avoir des renseignements là-dessus de façon à ce que nous puissions savoir de quoi nous parlons au juste.

Le vice-président: Vous êtes prêt à nous fournir ces renseignements?

M. Mulder: Oui. Je suppose que nous devons aux membres du Comité une explication simple des termes que nous utilisons. Nous ne pouvons pas entrer dans le détail maintenant.

Le vice-président: Merci beaucoup. Ce tour est maintenant terminé.

Mrs. Côté has the floor now.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

First, I have a point of clarification for the Minister of Transport. In the context of volume transported, Mr. Murta indicated that roughly 29 million tons of grain were exported while the bill refers to the potential of 31.4 million tons. Does this mean that in determining the national market, as opposed to the international market, you allow two million tons to the Canadian domestic market in the provinces which do not produce grain such as British Columbia, Quebec and the Maritimes? What is the national or domestic market in reality?

M. Pepin: La limite est de 31.1 . . .

Mrs. Côté: In French, please Mr. Pepin.

Mr. Pepin: Excuse me. The 31.1 million tons has become 31.4 with the inclusion of special crops. You know, alfalfa,

[Text]

spéciales dans le projet. Vous savez qu'on a inclus les récoltes spéciales: luzerne, triticales, etc. Cela a fait monter le volume limite. On est rendu à 31.4 millions de tonnes maintenant. Cela comprend les importations et le mouvement intérieur.

• 2130

M. Murta parle des exportations qui vont monter de 26 à 28 ou 29 millions de tonnes. Alors, de ces 31.1 millions de tonnes, 25.8 résultent des exportations. J'étais proche: je disais 26. Et pour le mouvement intérieur, eh bien, c'est le reste.

Mme Côté: À l'intérieur du Canada?

M. Pepin: C'est cela.

Mme Côté: Selon vos prévisions pour les dix prochaines années, cela pourrait monter éventuellement au 41 millions de tonnes, et cela comprendrait tant le marché international que le marché intérieur.

M. Pepin: Je pense que quand on parle d'une hausse de 31 millions de tonnes à 41 millions de tonnes, on ne parle que des exportations, si ma mémoire est fidèle.

Une voix: Non, c'est tout.

M. Pepin: Non, je m'excuse, on parle de tout.

Mme Côté: On parle des deux. Parfait.

Une voix: Les exportations de la division de l'Ouest.

M. Pepin: Les exportations de la division de l'Ouest! C'est superbe comme . . .

Mme Côté: C'est comme votre commission . . .

M. Pepin: En termes de chemins de fer, vous avez la division de l'Ouest. M. Lefebvre, qui est un juriste, applique le concept d'exportation à tout ce qui sort de la division de l'Ouest, dans les deux sens.

Mme Côté: Cela me rassure, monsieur le ministre.

M. Pepin: À peu près 5 millions de tonnes pour le marché intérieur.

Mme Côté: Cela me rassure, parce que je pensais que j'étais déjà séparée.

Mr. Mazankowski: I would like the minister to go through that once again. I am not sure that I understand what he has been saying.

Excuse me.

Maybe he can just run through the 31.4. How is it arrived at?

Mr. Pepin: The subject was 31.1. I first explained how we get the 31.4 by the addition of specialty crops. Then Mrs. Côté's question was what is in that 31.1.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Pepin: Using the Gilson report, I said in the 31.1 there is about \$26 million of export and the rest is domestic movement.

[Translation]

triticale, etc. This has raised the total volume. So it is 31.4 million tons now. And it includes imports and domestic movements.

Mr. Murta was saying that exports would climb to 26, 28 or 29,000,000 tons, so, out of these 31.1 million tons, 25.8 result from exports. I was close when I was saying 26. The domestic market accounts for the balance.

Mrs. Côté: That is the market within Canada?

Mr. Pepin: Exactly.

Mrs. Côté: According to your forecast for the next 10 years, the total market that is the international and the domestic market, could eventually reach 41 million tons.

Mr. Pepin: When we talk of a jump from 31 million tons to 41 million tons, I think we refer only to exports, if I remember correctly.

An hon. Member: No, it is the total.

Mr. Pepin: I am sorry, it is the total.

Mrs. Côté: It is both then. Thank you.

An hon. Member: These are exports from the western division.

Mr. Pepin: Exports from the western division. It is superb . . .

Mrs. Côté: It is the same thing for your board . . .

Mr. Pepin: In the railroad language, you have the western division, Mr. Lefebvre, who is a lawyer, applies the export concept of everything which leaves the western division, in either direction.

Mrs. Côté: I am reassured, Mr. Minister.

Mr. Pepin: So there is roughly 5 million tons for the domestic market.

Mrs. Côté: I am relieved because I thought it was separate.

M. Mazankowski: J'aimerais que le ministre répète ce qu'il vient de dire. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris.

Je vous prie de m'excuser.

Il voudrait peut-être expliquer de nouveau les 31.4. Comment en est-il arrivé à ce chiffre?

M. Pepin: Il était d'abord question de 31.1. J'ai expliqué comment ce chiffre s'est haussé à 31.4 avec la jonction des récoltes spéciales. C'est M^{me} Côté dans sa question qui avait mentionné 31.1.

M. Mazankowski: Je comprends.

M. Pepin: En me fiant au rapport Gilson, j'ai indiqué que sur 31.1 les exportations comptaient pour \$26 millions et la marché intérieur pour le reste.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Okay. And then canola?

Mr. Pepin: Canola also is in there.

Then we had a little dissertation on the concept of export, and I said the word is used there as exported from the western division, which includes both international export and domestic export from the western division.

M. Mazankowski: Je comprends.

Le vice-président: Madame, on n'enlèvera pas cela de votre temps. Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Monsieur le président, je vous remercie de ne pas mettre sur mon temps la question de M. Mazankowski que je comprends très bien.

Je constate aussi qu'on fait de l'exportation à l'intérieur du Canada. Alors, il ne faudrait pas non plus s'embarrasser dans les mots.

Ma deuxième question, monsieur le président, si vous me permettez, concerne l'Annexe 2, *Barème de référence*, à la page 38. D'abord, j'aimerais comprendre votre fonctionnement. Dans le texte anglais, vous me réferez à l'article 34 et dans le texte français, vous me réferez à l'article 40. Alors, dois-je corriger?

Le vice-président: Non, non . . .

Mme Côté: Le barème de référence a-t-il au même article en français et en anglais?

Alors, je corrige.

M. Kroeger: C'est dans les amendements.

Mrs. Côté: Would you make a correction? Page 38.

Toujours en ce qui concerne ce barème de référence, j'aimerais savoir si ce sont les tarifs qui seront fixés par la Commission canadienne des transports et qui s'appliqueront pour le transport des céréales pour l'année 1983-1984.

M. Kroeger: Pour 1981-1982.

Mme Côté: Alors le barème qui est ici, c'est celui de l'année de référence qui sert de calcul pour les sommes qui sont indiquées ou les paiements qui seront faits aux compagnies de chemin de fer pour le transport des céréales. Et c'est à partir de ce barème de référence que le pourcentage sera calculé, c'est-à-dire le pourcentage représentant la part qui sera payée par les producteurs de céréales.

M. Kroeger: Le barème de référence à l'Annexe II est essentiellement le Corbeau. On fait des calculs sur les questions . . . Si M^{me} Côté voulait bien regarder notre texte sur la détermination des taux, elle trouverait là l'explication. I am going to have to do this in English because it is quite technical.

• 2135

Essentially what you do is establish a multiplier: How much do you have to multiply Crow by in order to cover the cost of moving grain in a particular year? For example, if the CTC calculates that the eligible costs of the railways are going to be \$750 million in one year—and I am referring here, if it helps, to Article 36(1), on page 17—and if the base-year revenues

[Traduction]

M. Mazankowski: Et le canola?

M. Pepin: Le canola est inclus.

Puis nous avons fait une petite dissertation sur le concept des exportations. J'ai indiqué qu'étaient incluses dans les exportations à partir de la division de l'Ouest les exportations internationales et les exportations vers le reste du pays.

Mr. Mazankowski: I understand.

The Vice-Chairman: This will not be deducted from your time, Mrs. Côté. Please continue.

Mrs. Côté: I thank you for not deducting from my time the question raised by Mr. Mazankowski. I realize though it was quite in order.

I see that we also export within Canada. We should try to avoid getting mixed up in the terms we use.

My second question, Mr. Chairman, has to do with Schedule 2, *Base Rate Scale* page 38. I would like to know how you manage this. In the English text, you refer to Clause 34, while in the French text you refer to Clause 40. Is this a mistake.

The Vice-Chairman: No . . .

Mrs. Côté: Does the scale refer to the same clause in French and in English?

I can make the correction.

Mr. Kroeger: It is in the amendments.

Mme Côté: Vous apportez la correction, donc? Page 38.

On the same subject, I would like to know if these are the rates which will be determined by the Canadian Transport Commission and which will apply for the transport of grain in 1983-1984.

Mr. Kroeger: In 1981-1982.

Mrs. Côté: So this is the scale which will be used to figure out the amounts or the payments due to the railroad companies for the transport of grain. This is the base rate scale with which the percentages will be calculated, that is the percentages representing the portion owed by the grain producers.

Mr. Kroeger: The base rate scale at Schedule 2 is essentially the Crow. Calculations are made . . . if Mrs. Côté would refer back to the text on rate setting she would find the explanation. Il me faut vous répondre en anglais car c'est assez technique.

Il s'agit essentiellement de prévoir un multiplicateur: Combien de fois faut-il multiplier le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau pour couvrir le coût de l'expédition du grain une année donnée? Par exemple, si la CCT détermine que les coûts admissibles seront de 750 millions de dollars, une année donnée, pour les sociétés de chemins de fer, et je me reporte ici

[Text]

were about \$150 billion, which they were—that is roughly the revenues you got under Crow . . . under 36.(1) you divide that \$150 billion into \$750 billion and you get a multiplier of five. That means the real cost of moving grain is five times Crow.

An hon. Member: Not so.

Mr. Kroeger: If I could pursue the example, because it may be useful to other members of the committee, supposing you look at Schedule II and take a point in Manitoba which is, let me call it, 510 miles from Thunder Bay. Just read down that scale to where it says 501 to 525: if you are 510 miles from Thunder Bay, then the Crow rate is \$3.57 a tonne. Multiply that by five; we established that the multiplier for a particular year is five. So you multiply that \$3.57 by five and you get \$17.85. That is the real cost of moving 1 tonne of grain from that point in Manitoba to Thunder Bay in that particular year. Next year it will be different because the cost structure will be different. \$17.85 is the cost.

Then, in Clause 37, there is an explanation—I do not know whether I should take up the time of the committee with the details of it now—but in Clause 37 you establish how you divide up that \$17.85 between the producer and the government. Basically, what you do is take what is called the government commitment, you express it as a percentage of the total eligible cost to the railways, and the producer pays that percentage. Suppose the producers percentage was 25% of the total cost of moving grain in that year, he is going to pay, not the Crow rate of \$3.57, but he will pay \$4.50 and the government will pay the rest of the difference between \$4.50 and \$17.85. It is getting a bit into the technicalities of the bill, I am afraid, but that is basically the way it works.

Le vice-président: Madame Côté, vous n'avez plus que deux minutes à votre disposition.

Mme Côté: Monsieur le président, je suis d'accord avec notre témoin; c'est facile à comprendre. J'aimerais savoir si, en début d'année ou, comme on dit dans les projets de loi, en début de campagne agricole, les producteurs sauront combien il leur en coûtera avant que ça commence.

Ai-je raison de croire que les tarifs qui sont indiqués comme barèmes de référence — et c'était ma question du début — seront fixés par la Commission canadienne des transports et qu'ils s'appliqueront dans le territoire compte tenu des coûts réels et de l'augmentation des coûts? Ai-je raison de croire cela? Très bien.

Lorsque vous dites, dans votre projet de loi, à l'article 37 auquel vous vous êtes référé et que j'avais lu avant de vous poser la question, que lorsque le barème de référence sera publié, le pourcentage devant être acquitté par le producteur y sera indiqué. Donc, personne ne sera pris par surprise. Ai-je bien compris? J'ai donc bien compris que le calcul sera fait avant l'établissement du tarif.

[Translation]

à l'article 36(1) page 17, et si les revenus de l'année de référence sont d'environ 150 milliards de dollars, somme qui correspond aux revenus du tarif du Pas, les dispositions de l'article 36(1) prévoient que l'on divisera 150 milliards de dollars par 750 millions de dollars et le multiplicateur est donc de 5. Cela signifie que le coût véritable pour le transport du grain est cinq fois plus élevé que le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Une voix: Ce n'est pas vrai.

M. Kroeger: Puis-je poursuivre. En effet, les autres membres du Comité trouveront peut-être cela de quelques utilités. Si vous vous reportez à l'annexe II et si vous choisissez un endroit au Manitoba situé par exemple à 510 milles de Thunder Bay, vous devez vous reporter au barème qui dit entre 501 et 525. En effet, pour cet endroit à 510 milles de Thunder Bay, le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est de \$3.57 la tonne. Si vous multipliez cela par 5, puisque l'on a déterminé que le multiplicateur était 5 pour cette année-là, vous obtenez \$17.85. Voilà donc le véritable coût pour le transport du grain de Thunder Bay à cet endroit au Manitoba, cette année par exemple. L'année prochaine, ce sera différent car la structure des coûts sera différente. Le coût est donc de \$17.85.

A l'article 37, il y a une explication. Je ne sais pas si les membres du Comité veulent que je prenne le temps d'en parler maintenant. Quoi qu'il en soit, l'article 37 détermine comment on divise \$17.85 entre le producteur et le gouvernement. Essentiellement on y définit ce que l'on y entend par engagements financiers de l'État et l'on donne le pourcentage du coût total admissible des sociétés de chemins de fer, pourcentage que le producteur doit payer. Supposez que le pourcentage du producteur est de 25 p. 100 du coût total du transport du grain cette année-là, il ne paiera plus le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau de \$3.57 mais \$4.50 et c'est le gouvernement qui comblera la différence entre \$4.50 et \$17.85. Je sais que je développe ici des points techniques du projet de loi, mais voilà en gros comment cela se passera.

The Vice-Chairman: Mrs. Coté, you have only two minutes more.

Mrs. Coté: Mr. Chairman, I agree with our witness. It is easy to understand. I would like to know if at the beginning of a year or, to use the wording of the bill, at the beginning of a crop year, the producers will know how much it will cost them before it starts?

Am I right to believe that the rates that are indicated in the base rate scale, and this goes back to my original question, will be determined by the Canadian Transport Commission and they will be applied to a region taking into account the real cost and the increase in cost? Is that the case? Very well.

Did I understand that under Clause 37, which you referred to and which I have read before asking my question, the base rate scale, when published, will indicate as well the percentage to be borne by the producer? Nobody will be taken by surprise. Did I understand you well? I am right in saying that the percentage will be calculated before the tariff is determined.

[*Texte*]

M. Pepin: Le gouvernement aussi l'a clairement établi.

Mme Côté: Oui. J'ai très bien compris les problèmes sophistiqués qui stipulent que l'on tiendra compte des engagements du gouvernement qui sont fixés dans la loi, par rapport aux coûts réels qui auront été causés par le transport des céréales. Si on simplifie la thèse, c'est cela que ça signifie. Ai-je raison, monsieur le ministre?

M. Pépin: Oui, madame.

Mme Côté: Je vous remercie beaucoup. Donc, monsieur Mazankowski, je serai en mesure de vous l'expliquer!

M. Mazankowski: Merci, madame Côté.

• 2140

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to pursue just one line of comment in questioning, a follow-up to the points Mr. Murta raised, and that was with respect to the subject of the freedom of choice option. I am sure the minister and his staff are aware that people, such as some of the backbone of the Commodity Coalition and some of the original task force people, have already done a fair amount of work on the technical aspects of that freedom of choice option. Obviously I am very interested in that option myself, personally, and the minister is aware of this. But I would like to ask the minister if he himself, through his own technical staff, has done some work on this concept, some detailed work to satisfy himself; and has he received input from the Commodity Coalition technical people on their work? I would like him to comment on that.

Mr. Pepin: I will have to bring in Mr. Mulder or Mr. Kroeger. I only know part of this reality. I do not know to what extent conversations have taken place. But as far as I am concerned, and I have checked it with a number of people, a number of people are working on it; some of the people you have mentioned. The Government of Alberta is apparently also holding meetings to try to devise a formula that would be more acceptable than the Gilson formula, presumably. We all know that Gilson had a formula; it was a payment-to-the-producers formula on either one of two options, cash or credit options. They were forms of payments to the producers. They were variations on the theme of payment to the producers. I understand people are trying to develop a formula that would go beyond that and might be acceptable to the believers of payments to the railways. It seems to me an extremely difficult thing to accomplish, but I am told there are possibilities.

Now, Mr. Mulder or Mr. Kroeger, do you have anything to add?

Mr. Kroeger: We have had periodic discussions, Mr. Chairman, with various representatives of western organizations who are working on the technicalities of this.

Mr. Hargrave: Recently?

[*Traduction*]

Mr. Pepin: It will be so for the government share as well.

Mrs. Coté: Yes. I understood very clearly the sophisticated problems that are taken into account when establishing the government commitment under the act in relation to the real cost for grain transportation. In a simplified way, this is what it means. Am I right, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Yes, you are.

Mrs. Coté: I thank you very much. Mr. Mazankowski, I shall now be able to explain it to you.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mrs. Coté.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais poser des questions relativement aux points soulevé par M. Murta au sujet de l'option de liberté de choix. Je suis certain que le ministre et son personnel savent qu'un certain nombre de personnes, dont les leaders de la *Commodity Coalition* et des membres du premier groupe de travail, ont déjà fait un travail considérable au sujet des aspects techniques de cette option de liberté de choix. Je suis bien évidemment moi-même très intéressé par cette option, et le ministre est au courant. Mais j'aimerais savoir si le ministre et son personnel technique ont fait du travail détaillé au sujet de ce concept pour être bien au courant de la chose. J'aimerais d'autre part savoir s'il a reçu quelque chose à ce sujet de la part de la *Commodity Coalition*. J'aimerais qu'il me dise ce qu'il en est.

M. Pepin: Il faudra que je demande à M. Mulder ou à M. Kroeger. Je ne connais qu'une partie de la situation. Je ne sais dans quelle mesure il y a eu des conversations à ce sujet. Mais en ce qui me concerne, j'ai vérifié auprès d'un certain nombre de personnes, plusieurs personnes y travaillent, dont un certain nombre de celles que vous avez mentionnées. Le gouvernement de l'Alberta est en train de tenir des réunions en vue de trouver une formule qui serait je suppose plus acceptable que la formule Gilson. Nous savons tous que Gilson avait une formule; c'était une formule de paiements aux producteurs qui offrait deux options, notamment le paiement en comptant et le paiement par crédit. C'était des formes de paiements aux producteurs. Il y a eu plusieurs propositions relativement aux paiements devant être versés aux producteurs. Et d'après ce que j'ai compris on est en train d'essayer d'élaborer une formule qui irait plus loin encore et qui serait susceptible d'être acceptée par les défenseurs des paiements versés aux compagnies de chemins de fer. Il me semble que ce serait très difficile à faire, mais on me dit qu'il existe des possibilités.

M. Mulder ou M. Kroeger a-t-il quelque chose à ajouter à cela?

M. Kroeger: Monsieur le président, nous avons eu des discussions intermittentes avec divers représentants d'organismes de l'Ouest qui sont en train d'étudier les aspects techniques de la chose.

M. Hargrave: Récemment?

[Text]

Mr. Kroeger: Yesterday.

During the discussions I had with them yesterday afternoon they indicated they had not worked it out yet. They were working on various technical aspects. They explained how far they had got. They thought it would take them a few weeks yet before they had completed it. Then there would be, of course, the question of various organizations in the west, not necessarily members of this particular group, who would have to decide whether they were prepared to accept that particular detailed formula or not. So I do not think we are going to have a picture until perhaps late July of what a freedom of choice amendment might look like.

Mr. Hargrave: May I ask, does the minister intend to pursue this in more detail, in some depth, especially the technical aspects of it, with his own staff?

Or are you prepared to wait for input from other people who are interested in it? Or both? I would hope the minister and his staff are genuinely interested in this possibility.

Mr. Pepin: Obviously we are, because what Mr. Kroeger has said to you is that we are certainly willing to provide whatever information we can provide. But they have not asked me to contribute. They seem to imply that at one point in time in the coming weeks they will be coming with their developed project and we will judge it by then. But the name of the game is quite difficult, because they have to find a solution, an option, that would be acceptable to the pools and would be acceptable also to the Quebec farm organizations. They know that as well as you and I know it. They know what the challenge is.

• 2145

On the Quebec position, we have not analysed it here to any extent. It is pretty well known. The main grudge of the Quebec farm organizations was that payment to the producers, on the basis of cultivated acreage, would lead somehow to a subsidization of the western livestock people. The UPA, for example, was quite willing, I thought, to accept the concept of the Crow benefit, but was not willing to accept the degree of subsidization to the western livestock people.

Mr. Hargrave: Mr. Minister, what you have just said: do you believe it?

Mr. Pepin: I believe that was in the previous plan, payments to the producers on the basis of acreage payment, a certain form of subsidization of the western livestock people; yes, I do.

Mr. Hargrave: That would really hurt the Quebec livestock producers.

Mr. Pepin: Oh, that is a different question.

Mr. Hargrave: No, no.

[Translation]

M. Kroeger: Hier.

Lors des discussions que j'ai eues avec eux hier après-midi, ils m'ont dit qu'ils n'avaient pas encore trouvé de solutions, mais qu'ils étaient en train d'étudier divers aspects techniques. Ils m'ont expliqué jusqu'où ils en étaient arrivés. Ils m'ont dit qu'il leur faudrait encore quelques semaines pour terminer leur travail. Il faudrait alors, bien sûr, que les divers organismes de l'Ouest, qui ne devront pas nécessairement être membres de ce groupe, décident s'ils sont ou non prêts à accepter cette formule détaillée. Je pense qu'il nous faudra attendre la fin juillet pour avoir une idée de la forme que pourrait prendre un amendement dans la liberté de choix.

M. Hargrave: Le ministre a-t-il l'intention de poursuivre une étude plus détaillée des aspects techniques de cette question avec l'aide de son personnel?

Ou bien vous contenterez-vous d'attendre de voir ce que diront d'autres gens qui s'intéressent à la question? Ou alors comptez-vous faire les deux choses parallèlement? J'ose espérer que le ministre et son personnel sont sincèrement intéressés par cette possibilité.

M. Pepin: Bien sûr que nous le sommes, parce que M. Kroeger vous a dit que nous sommes tout à fait prêts à fournir tous les renseignements que nous sommes en mesure de donner. Mais ils ne m'ont pas demandé ma participation. Ils semblaient dire qu'ils espéraient terminer leur projet dans les prochaines semaines et qu'il faudra alors que nous le jugions. Mais la situation est délicate, car ils doivent trouver une option, une solution qui soit acceptable aux pools ainsi qu'aux organismes agricoles du Québec. Ils le savent aussi bien que vous et moi. Ils savent quel déficit ils doivent relever.

Pour ce qui est de la position du Québec, nous ne l'avons pas analysée ici de façon très approfondie. La plupart des gens sont au courant. Ce dont se plaignaient en gros les organismes agricoles québécois c'était que le paiement producteur, calculé en fonction des superficies cultivées, amènerait d'une façon ou d'une autre à certains subventionnements des éleveurs de bétail de l'Ouest. D'après moi, l'Union des producteurs agricoles, par exemple, était tout à fait prête à accepter l'idée de la subvention du Nid-du-Corbeau, mais elle n'était pas prête à accepter le degré proposé de subventionnement des éleveurs de bétail de l'Ouest.

M. Hargrave: Monsieur le ministre, ce que vous venez de dire, y croyez-vous vous-même?

M. Pepin: Je crois que c'était ce que prévoyait le plan précédent. Il était question de paiements devant être versés aux producteurs en fonction des superficies, ce qui correspond à une certaine forme de subventionnement des éleveurs de bétail de l'Ouest. Pour répondre à votre question, oui je le crois.

M. Hargrave: Cela nuirait vraiment aux éleveurs de bétail du Québec.

M. Pepin: Ça, c'est une question tout à fait différente.

M. Hargrave: Non.

[Texte]

Mr. Pepin: That is an entirely different question. You asked me if I believed that some livestock people would benefit from the Crow benefit, and the answer is yes; and I think you would agree with that.

Mr. Hargrave: Yes, in the west.

Mr. Pepin: But the other question is one of facts. Do you believe there would be transfers of livestock, food, meat from the west into Quebec; and I have already said what I thought of that in a letter we sent to the Quebec farmers. I did not believe, on the basis of the tariffs that were at hand, that it would have an effect. I did not believe that.

Mr. Hargrave: I am glad to hear you say that.

Mr. Pepin: And I was basing myself on a stack of statistics that the Department of Agriculture has produced. But please, we have to be careful now, because we have made a distinction. You asked me if I thought there would be a degree of subsidization of the livestock people in the west following the previous program, and I said yes to that. Then, the next question was did I believe there would be an effect from the production of livestock in the west on Quebec. And I said no to that.

Mr. Hargrave: Just one other point, Mr. Minister. I find it rather strange and rather interesting that in the indicated draft policy for domestic feed grain that has been put together by the review committee, which has been working on it now for well over a year, there is a proposal to pay a subsidy to the eastern users of feed grain. And yet there seems to be an aversion to paying the producer under the Crow deal.

Mr. Pepin: I just very rapidly suggest that you suspend your judgment on the subject before you see the full, definitive policy, as developed by the Minister of Agriculture.

Mr. Hargrave: I appreciate your remark, Mr. Minister, but it is still an interesting comment.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

C'est maintenant au tour de M. Loiselle, le député de Verchères.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, pour faire suite aux questions du député de Rimouski, il semblait clair, en début de soirée, que cette façon d'établir les taux..., du moins nos collègues de l'Opposition disaient que c'était fort complexe et que ça nécessiterait la tenue d'un colloque par année pour expliquer cela aux gens dans l'Ouest. De votre côté, vous dites qu'il y a eu consultation et que même s'il n'y a pas eu enthousiasme, du moins il existait une bonne compréhension et que cela pouvait fonctionner.

[Traduction]

M. Pepin: C'est une question tout à fait différente. Vous m'avez demandé si je pensais que certains éleveurs de bétail bénéficieraient de la subvention du Nid-de-Corbeau, et ma réponse a été positive. Je pense que vous êtes d'accord avec moi là-dessus.

M. Hargrave: Oui, dans l'Ouest.

M. Pepin: Mais l'autre question se rapporte à des faits. Pensez-vous qu'il y aurait des transferts de bétail, d'aliments et de viande de l'Ouest vers le Québec? J'ai déjà dit ce que je pensais de cela dans une lettre que nous avons envoyée aux agriculteurs québécois. Je ne pense pas, vu les tarifs dont il serait question, que cela aurait une incidence à ce niveau-là. Je ne le pense pas.

M. Hargrave: Je suis ravi de vous l'entendre dire.

M. Pepin: Lorsque j'ai dit cela, je me fondais sur tout un tas de statistiques qui avaient été produites par le ministère de l'Agriculture. Mais je vous en prie, soyons prudents, car nous avons établi une distinction. Vous m'avez demandé si je pensais que les éleveurs de bétail de l'Ouest bénéficieraient de subventions dans le cadre du programme précédent, et j'ai dit oui. Mais votre deuxième question cherchait à savoir si je pensais que ce qui se produirait au niveau des éleveurs de bétail dans l'Ouest aurait une incidence au Québec. Et ma réponse à cette question a été négative.

M. Hargrave: Un dernier point, monsieur le ministre. Je trouve à la fois étrange et intéressant que figure dans l'ébauche de politique pour les céréales fourragères canadiennes, qui a été préparée par le comité d'examen qui y travaille depuis plus d'un an déjà, une proposition relative au versement d'une subvention aux utilisateurs de céréales fourragères dans l'Est du pays. Or, dans le cadre des négociations au sujet de l'affaire du Nid-de-Corbeau, il semblerait que l'on se refuse tout à fait à payer le producteur.

M. Pepin: Je vous demanderais de vous retenir de juger de la chose tant que vous n'aurez pas vu la politique définitive dans son ensemble qu'élaborera le ministère de l'Agriculture.

M. Hargrave: J'apprécie votre remarque, monsieur le ministre, mais il n'en demeure pas moins que c'est un commentaire intéressant.

Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Hargrave.

I will now give the floor to Mr. Loiselle, who is the member for Vercheres.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, to follow up on questions asked by the member from Rimouski, it seemed clear, earlier on in the evening, that this method for defining the rates... our colleagues from the opposition said that it was very complex and it would require holding a conference every year to explain the system to the people in the West. You however are saying there were consultations and even if people were not too enthusiastic, the understanding seemed quite good and people agreed the system could function.

[Text]

Où en est-on exactement? Nous irons bientôt dans les trois provinces des Prairies, et il serait bon de savoir qui y est opposé? Y a-t-il eu des propositions concrètes quant à un autre mode de fixation des taux? Je voudrais savoir exactement où on en est à ce sujet?

M. Pepin: Moi, je n'en connais pas.

M. Kroeger a dit plus tôt que même s'il n'y avait pas eu un consentement sentimental des intéressés qui avaient participé à la définition de ce mode de fixation des tarifs, il considérait que ce mode de fixation était opérationnel. Il était applicable.

C'est très complexe, mais j'ai tenté de vous expliquer cela.

• 2150

Justement à cause du nombre de *desiderata* qu'on cherche à mettre dans ce mode de fixation du tarif comme, par exemple, la parité selon les ports, la parité en fonction des villes, une compensation au CN pour le prix supplémentaire occasionné par le transport des grains de Thompson à Churchill. Ce sont toutes des choses extrêmement complexes mais que les fermiers veulent voir dans cette formule de détermination des tarifs.

Cela rend la formule complexe, mais comme l'a très bien dit M^{me} Côté, et c'est ma réflexion aussi, ça se comprend et je suis certain que M. Mazankowski va comprendre ça très facilement. Cela demande une application, ça demande un effort, ça demande surtout la réalisation que ce n'est pas pour s'amuser que ça a été fait comme ça, c'est parce qu'il fallait répondre à des désirs variés, exprimés par des personnes variées.

M. Loiseau: Parmi les différents éléments dont on doit tenir compte, est-ce qu'il y en a qui sont contestés? Je comprends qu'on veuille essayer de tenir compte du plus grand nombre d'éléments pour en arriver à la formule la plus précise, mais est-ce qu'il y a des éléments comme l'annexe du *Crow* actuel—ce n'est pas contesté, tout le monde est habitué de vivre avec cela—est-ce qu'il y a d'autres données comme les coûts fixes, les coûts relatifs... est-ce qu'il y a d'autres données qui sont carrément contestées par les organisations dans l'Ouest?

M. Pepin: Je n'en connais pas. La seule que je connaisse c'est la distinction sur le pourcentage de la contribution du gouvernement. Ici, les messieurs du NPD disent qu'on doit rester au *Crow*, 150 millions de dollars payés annuellement par les producteurs de grains de l'Ouest, et le gouvernement doit défrayer le montant de la différence entre ce montant-là et ce qui est nécessaire. C'est leur formule à eux.

J'ai l'impression que M. Mazankowski croit que les paiements—du moins c'est ce qu'il a dit en Chambre—que les paiements, dis-je, aux chemins de fer sont trop généreux. Je ne sais pas encore ce qu'il a en tête, mais c'est l'impression que j'ai dégagée de ce qu'il a dit en Chambre. Notre formule à nous c'est celle-là, où on essaie de départager la contribution du fermier, plus élevée que dans l'esprit du NPD, la contribution du gouvernement, plus élevée que peut-être le Parti conservateur aurait voulu que ce soit, et la contribution des chemins de fer dans un manque à gagner que peut-être certains trouvent trop généreux.

[Translation]

Where exactly are we at now? We will soon be visiting the three prairie provinces, and it would be a good thing for us to know who is opposed to it? Have any concrete proposals for a different rate setting system be put forward? I would like to know what the situation is in this regard at the present time?

Mr. Pepin: I am not aware of any myself.

Mr. Kroeger said earlier that even though the interested parties who participated in the definition of the rate setting system had not reached any time of agreement, according to him the system was operational and applicable.

It is very complex, but I tried to explain the situation to you.

Precisely because of the number of requirements that we are trying to include in this rate-setting system, for example parity according to the port, parity according to the city, a compensation for CN for the extra cost involved in transporting grain from Thompson to Churchill... these are all extremely complex things, but things which the farmers want to see included in the rate setting formula.

All this makes the formula rather complex, but as Mrs. Côté said earlier, and I agree with her, it is understandable and I am certain that Mr. Mazankowski will understand. It requires a certain effort, and most important of all, the realization that if the system was set up in this way, it was not for fun, but rather because it was necessary to satisfy certain wishes expressed by various people.

Mr. Loiseau: Among all the various elements which must be taken into account, are there any which are being contested? I can understand that one would want to take into account the maximum number of elements to define the most precise formula possible, but are there any elements like the annex to the present *Crow* system—that is not being contested because everyone is used to it... are there any other elements, for example, fixed costs or relative costs... are there any other elements which are openly being contested by organizations from the west?

Mr. Pepin: I am not aware of any. The only one that I have heard about is the distinction concerning the percentage of the government's contribution. On this matter, the NDP is saying that we have to maintain the *Crow*, that is to say \$150 million paid annually by the western grain producers, the government having to make up the difference between that amount and the full amount required. It is their formula.

I have the impression that Mr. Mazankowski believes that the payments... at least that is what he said in the House... as I was saying that the payments being made to railways are too generous. I do not know yet what he has in mind. But that is the impression that I got from what he said in the House. Our formula is one in which we try to divide up the farmers' contribution, which in our proposal is higher than what the NDP would want, the government's contribution, which is higher than what the Conservatives would perhaps have wanted, and the railway's contribution towards making up the difference, and some consider this to be too generous.

[Texte]

Voilà comment je vois le débat. C'est un débat beaucoup plus politique où se reflètent des vues sur les capacités de payer du gouvernement du Canada. Il y en a peut-être qui pensent que ces capacités-là sont illimitées, moi je pense qu'elles sont limitées. Le gouvernement fédéral a d'autres obligations dans l'Ouest, sous d'autres formes: sécurité sociale, défense du Canada, etc., il a d'autres obligations dans d'autres régions du Canada, mais ça demeure un jugement de valeur de la part de chacun de nous de déterminer si la contribution du gouvernement ici est suffisamment généreuse ou si elle ne l'est pas.

Il me semble que c'est ça le fond du débat, beaucoup plus que ce qui concerne la parité des ports ou la parité des cités. Il ne me semble pas qu'il y ait de grosses difficultés là-dessus. Moi je n'ai pas participé à toutes ces rencontres-là, mais M. Lefebvre a participé à un certain nombre d'entre elles. Peut-être a-t-il quelque chose à ajouter??

Le vice-président: Monsieur Lefebvre.

M. Denis Lefebvre (avocat général, Transports Canada): Peut-être pourrais-je seulement ajouter que le cycle pour fixer les tarifs, c'est vraiment trois ou quatre mois pour le gros de l'affaire. Cela commence au printemps, lorsqu'on fait des prévisions pour les ventes, et le tarif est fixé avant le début de la campagne agricole.

Ce qui prend plus de temps, ce sont les coûts dont on tient compte pour fixer la part du gouvernement dans ce tarif-là et la part des fermiers, des producteurs. On tient compte de ce que le gouvernement doit payer pour cette année tel qu'on le prévoit, mais on tient compte aussi d'ajustement. L'année passée on a peut-être payé un peu trop, ou pas assez, parce que les prévisions se sont avérées différentes. Essentiellement, c'est trois ou quatre mois, plus des ajustements pour l'année passée ou l'année précédente.

• 2155

M. Loiseleur: D'accord. J'ai trois minutes, alors en trois minutes, monsieur le ministre, si on maintient le *Crow* actuel.. Il semble y avoir accord pour que l'on doive le changer, sinon que de la part de nos amis du N.P.D. Quel est le coût économique que cela représenterait pour le Canada de maintenir le *Crow*? Non seulement dans le domaine de l'agriculture... Est-ce que vous pourriez donner aux membres de ce Comité, les études que vous avez produites? Qu'est-ce que cela nous coûte finalement, si on ne peut exporter davantage? Qu'est-ce que cela coûte au Canada?

M. Pepin: La question que vous nous posez, c'est: si on laissait la contribution du fermier au niveau du Nid-de-Corbeau actuellement...

M. Loiseleur: C'est cela.

M. Pepin: ... qui représente 150 millions de dollars annuellement avec les chiffres de production actuel... Quel serait, quel serait...

M. Loiseleur: Il y a un effet là.

M. Pepin: ... dans dix ans la contribution du gouvernement fédéral?

[Traduction]

That is how I see the debate. It is a much more political debate in which you find reflected people's opinions of the Canadian government's ability to pay. There are perhaps some who believe that this ability is unlimited, but I am not of that point of view. The federal government has other obligations in the west: for example, social security, the defence of Canada, etc. It has other obligations in other areas of the country. But it is a value judgment which we must make in deciding whether or not the government's contribution is sufficiently generous.

It seems to me that that is the key element in the debate, much more than the question of parity for ports or cities. It seems to me that there are no great difficulties in those areas. I did not participate in all the meetings, but Mr. Lefebvre attended a certain number of them. He perhaps wishes to add something.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): I would simply like to add that the cycle for rate setting is really of three or four months in most cases. It starts in the spring, when we make our sales estimates, and the rate is set before the beginning of the crop year.

What takes up more time is the calculation of the costs which we take into account when we set the government's and the producers' or farmers' contributions. We take into account what the government will have to pay during that year according to our estimates, but we must also take into account any possible adjustments. Last year we perhaps paid too much or too little, because the estimates turned out to be different. But usually it is three or four months, plus the adjustments made for the past year or the coming year.

Mr. Loiseleur: Very well. I have three minutes, so in three minutes, Mr. Minister, if we maintain the present *Crow* rate... It seems to me that everyone is in agreement with saying that we must change the *Crow* rate, except for our friends from the NDP. How much would it cost Canada if we were to maintain the present *Crow* rate? ... not only in the area of agriculture... Could you supply the committee with the studies you have produced? How much is it going to cost us in the final analysis, if we cannot export more? What will it cost Canada?

Mr. Pepin: If I understood your question correctly this is what you asked: if we leave the farmers contribution in the *Crow's Nest* system at its present level...

Mr. Loiseleur: Exactly.

Mr. Pepin: ... which represents \$150 million annually with the present production level... What would...

Mr. Loiseleur: There is an effect there.

Mr. Pepin: ... the federal government's contribution be in ten years?

[Text]

M. Loisel: Non, non. Écoutez. Dans le système actuel... Là, il y a une récession et finalement on peut exporter, on trouve les moyens d'exporter, et il n'y a pas trop de problèmes. Mais le jour où l'économie canadienne sera revenue sur ses deux pieds, et qu'il y aura l'apport du secteur minier et des autres secteurs industriels, et qu'il faudra utiliser notre réseau ferroviaire, si on n'abandonnait pas le *Crow*, l'investissement en matière d'infrastructures, si on laissait le système actuel en place, quel est le coût, en terme général? De quoi se prive-t-on, comme Canadiens?

M. Pepin: J'ai essayé d'estimer cela tantôt en réponse à un des membres du Nouveau parti démocratique, à savoir quels étaient les avantages que le fermier retirait de la contribution plus considérable qu'il va faire aux paiements du transport de ses grains. J'ai mentionné toutes sortes de choses, et je vais les revirer à l'envers maintenant. Le fait qu'il pourrait y avoir des ventes qui ne pourraient pas se faire parce qu'il n'y aurait pas la capacité de transporter... Le fait qu'il y aurait des frais d'entreposage qu'il serait obligé d'encourir, qu'il n'aurait pas à encourir si le système du chemin de fer était adéquat... Le fait de ne pas pouvoir augmenter sa production en vue de l'exportation internationale et domestique s'il n'y a pas suffisamment de capacité de transport pour l'accommoder... Alors c'est cela qui est le prix que le fermier de l'Ouest aura à payer une fois que la récession serait terminée et une fois que l'on reviendra aux attentes de 1981, et à ce moment-là, on reviendrait à la situation qu'on criait d'avoir à ce moment-là.

M. Loisel: Mais là, monsieur le ministre...

M. Pepin: Simplement... mais là il a tellement de chiffres. WESTAC qui est ce groupe de l'Ouest, a essayé d'estimer en 1981 quel serait le manque à gagner du Canada si on ne faisait pas les changements que nous préconisons maintenant; ils estimaient cela à ce moment-là à un milliard de dollars en 1985... en «moins d'exportations», au plan du blé, au plan de la potasse, du soufre et du charbon, etc. Mais il y a un consensus sur cela. Je ne connais pas beaucoup de gens qui ne réalisent pas qu'il faut faire un changement considérable dans la capacité de transporter par rail dans l'ouest du Canada. Il n'y a personne qui ne croit pas à cela. La discussion porte essentiellement sur quelle sera la contribution de chacun à cet effort-là. Et les gens, les producteurs de charbon, de soufre de bois, etc., disent, nous on paye le taux commercial, mais on ne veut pas faire les frais de l'opération nous seuls; on aimerait que les producteurs de grain fassent leur part également. D'où le concept d'un paiement adéquat aux chemins de fer.

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre. Cela conclue la question de M. Loisel.

• 2200

We have now reached 10.00 p.m.. This committee meeting was advertised from 8.00 p.m. until 10.00 p.m. We have concluded the first round. Now I want a directive from the committee. We have four names left on the list: two non-members of this committee who have been here since the beginning and would like to ask questions, and then we have Mr. Mazankowski on second, and Mr. Benjamin on second.

[Translation]

Mr. Loisel: No. Listen. In the present system... We are going through a recession but we are able to export, and there are not any problems. But once the Canadian economy gets back on its feet, and once the mining and the other industrial sectors start participating, which means that we would have to use our railway system, if we do not abandon the *Crow* rate, our investment in infrastructure, i.e., if we leave the present system in place, what would the cost be in general terms? What would Canadians be depriving themselves of?

Mr. Pepin: I tried to explain that earlier in answer to a question asked by one of the members of the NDP concerning the advantages that a farmer would get in return for paying a higher share of the transportation cost for his grain. I mentioned all sorts of things, and I will now try to give them to you in reverse order. The fact that there could be sales which would not come about because there would not be the necessary transportation capacity... the fact that there would be storage costs which farmers would have to pay, costs which they would not have to pay if the railway system were adequate... the fact that farmers could not increase their production in view of selling part of it on the export market if the transportation facilities were not sufficient to accommodate it... that is the cost that the western farmer will have to pay once the recession is over and once we have attained the levels which we had expected to reach back in 1981. At that point in time, we will find ourselves in the situation which we were crying for back then.

Mr. Loisel: On that point, Mr. Minister...

Mr. Pepin: Simply... but there are so many statistics. WESTAC, the western group, tried in 1981 to estimate what Canada would lose if we did not make those changes which we are now suggesting. That organization estimated at that time that in 1985 we would lose \$1 billion worth of export business for wheat, potash, sulphur, coal, etc. But there is a consensus on that. I do not know many people who do not agree that considerable changes must be made in the area of rail transportation in western Canada. Everyone knows that. Most of the discussions have dealt with the question of deciding what everyone should contribute to that effort. And the coal, sulphur and wood producers, etc., are saying that they are paying the commercial rate, but that they do not want to be the only ones who bear the brunt of the changes. They are saying that they would like the grain producers to do their share as well. And that is where the idea of adequately paying the railways comes in to the picture.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister. That brings us to the end of Mr. Loisel's questioning.

Il est maintenant 22 heures. Ce comité devait durer de 20 heures à 22 heures. Le premier tour est terminé et je voudrais maintenant l'avis du Comité. Quatre noms demeurent sur la liste, deux noms de membres non permanents de ce Comité qui sont ici depuis le début et qui voudraient poser des questions ainsi que ceux de M. Mazankowski et de M. Benjamin.

[*Texte*]

I would make the suggestion, if it is agreeable with this committee, that we give these four speakers each eight minutes and we will be finished at 10.30 p.m. Is that satisfactory to the members, or do you want to adjourn at 10.00 p.m?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Then it is agreed. I shall proceed then with Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson, please.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, the complexity of this bill now concerns me. Representing a riding of mainly wheat producers and some cattlemen, it seems to me that you have escalated this bill into a very serious and complicated bill which is playing one primary producer against another primary producer. What I want to suggest to you is that in a riding such as I represent, Assiniboia, which, according to the last Liberal member that represented it, produced 40% of all the wheat grown in Saskatchewan . . .

Mr. Hargrave: He was a Liberal, though.

Mr. Gustafson: The Assiniboia riding has also produced the minister responsible for the Canadian Wheat Board . . .

An hon. Member: That is nothing to brag about.

Mr. Gustafson: —who has not come to the riding that I know of to give an account to this riding of wheat producers, the largest riding of wheat producers in Canada. He was invited to Assiniboia, Saskatchewan. I waited for calls from that area to be there when he was there so that it could be discussed, but he never showed.

The minister himself, and I ask him to correct me if I am wrong, has never spoken on the statutory Crow rate in the riding of Assiniboia, where most of the wheat producers in Canada produce wheat.

An hon. Member: Shame!

Mr. Dubois: Did the former minister speak of . . . ?

An hon. Member: Of course, several times.

Mr. Gustafson: I just have to question the sincerity of the minister's interests in the primary producer's position in this whole business of the transportation of grain.

There are two very important things about this: first of all, his ability to pay. Three years ago he was getting \$6.25 a bushel. Today he is getting \$4.35 a bushel. The other major problem is that he faces an international marketplace that is very, very serious.

The question I really have for the minister is this. If he has the primary producer's welfare at heart, and the importance that the primary producer plays in this country in the \$6 billion that it puts into the economy of Canada, or that the primary producers put in here, certainly he would find it worth his while to come to a riding that produces more wheat than any other riding in Canada and give an explanation to the primary producer.

[*Traduction*]

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je propose que nous accordions huit minutes à chacun de ces intervenants pour que nous puissions finir à 22h30. Cette proposition convient-elle aux membres du Comité ou désirez-vous ajourner à 22 heures.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Très bien. Je donne donc la parole à M. Gustafson.

Monsieur Gustafson, s'il vous plaît.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la complexité de ce projet de loi m'inquiète énormément. Représentant une circonscription regroupant principalement des producteurs de blé et certains éleveurs de bétail, il me semble que vous avez fait de ce projet de loi un projet très grave et très compliqué en opposant un producteur contre un autre. Dans une circonscription comme celle que je représente, l'Assiniboia, qui, selon le dernier député libéral qui l'a représentée, produisait 40 p. 100 de tout le blé cultivé en Saskatchewan . . .

M. Hargrave: Il était libéral cependant.

M. Gustafson: La circonscription d'Assiniboia a également donné naissance au ministre responsable de la Commission canadienne du blé . . .

Un député: Il n'y a pas de quoi se vanter.

M. Gustafson: . . . qui n'a pas jugé bon de se rendre dans la circonscription pour parler aux producteurs de blé, alors qu'ils sont pour la plupart regroupés dans cette circonscription au Canada. Il a été invité à Assiniboia, en Saskatchewan. J'ai attendu qu'on m'appelle pour que je puisse m'y rendre lorsqu'il y serait, mais il n'a jamais montré le bout de son nez.

Le ministre lui-même, et je lui demanderais de me corriger si j'ai tort, n'a jamais parlé du taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans la circonscription de Assiniboia où la plupart des producteurs de blé au Canada sont regroupés.

Une voix: Quelle honte!

M. Dubois: L'ancien ministre a-t-il parlé de . . .

Une voix: Bien sûr, plusieurs fois.

M. Gustafson: Je dois mettre en doute la sincérité du ministre lorsqu'il dit s'intéresser au statut des producteurs primaires dans toute cette question de transport des céréales.

Deux éléments fort importants sont en jeu. Tout d'abord, peut-il payer? Il y a trois ans, il recevait \$6.25 le boisseau. Aujourd'hui, il ne reçoit que \$4.35. Ensuite, sa situation sur les marchés internationaux est très, très précaire.

Voici donc la question que je voudrais poser au ministre. S'il s'intéresse au sort des producteurs primaires et s'il pense que la contribution de \$6 milliards de ces producteurs à l'économie du pays est importante, il trouverait certainement le temps de se rendre dans une circonscription qui produit plus de blé que n'importe quelle autre circonscription au Canada pour qu'il puisse s'expliquer devant les producteurs en cause.

[Text]

One of the problems with this committee is that we have the grain companies, and certainly in the grain companies there are some primary producers, but basically the interests of the grain companies are utmost in their minds when they appear in the committee. I am suggesting to you, Mr. Minister, that the primary producer is very, very, very concerned; and right now he is very frustrated. Whether he is a cattleman or he is a wheat producer, you have very successfully, Mr. Minister, played one producer against another, commodity group against commodity group, from my standpoint.

This is the first opportunity I have had to question you personally.

• 2205

Even in this case, I am forced to make a statement, because the situation is so desperate.

The Vice-Chairman: Mr. Gustafson, I will draw to your attention that there are three minutes left; and if you do not want any answers, you will not get them at the end of your eight minutes.

Mr. Gustafson: Well, there could not be anyone sitting around this table who is more desperate for some answers than I am.

The Vice-Chairman: Then you will have to allow . . .

Mr. Gustafson: I understand the seriousness of what we are talking about here, but I would ask this question. In your own mind, do you feel you have investigated for the best interests of the primary producer? I wanted to add this; and I must . . .

Mr. Pepin: First of all, I take exception . . .

Mr. Gustafson: The Prime Minister came out twice in the last four years and announced in my riding the double-tracking from Winnipeg to Vancouver. He announced it there; it was that important. Yet we were not able to get from the government answers for the primary producer; and this is becoming very, very confusing.

Now, certainly our farmers realize we need an improved transportation system. We do.

Mr. Pepin: I was just going to say three things. The first one is that I have never tried, nor did I think of, opposing the grain producers and the livestock people. I desperately tried to bring them together, and the proof of the matter is that they are not together yet. So I have not been able to make the miracle; I apologize. I am only Jean-Luc, I am not Jean-Baptiste.

Mr. Gustafson: Do not use that as an excuse, Mr. Minister. Do not use that. This is a very serious situation.

The Vice-Chairman: Order.

Mr. Pepin: With respect to visiting Saskatchewan, really I tried hard. I seem to detect a certain disposition of the mind that attending the pools, attending the Saskatchewan Federa-

[Translation]

L'ennui c'est que les compagnies céréalières sont invitées à comparaître devant ce Comité, et même si ces compagnies comptent dans leurs rangs certains producteurs primaires, il n'en demeure pas moins qu'elles ont à coeur leurs propres intérêts lorsqu'elles comparaissent devant le Comité. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que le producteur primaire de ce pays est très, très inquiet; et pour l'heure, il est très déçu. Qu'il soit éleveur de bétail ou producteur de blé, vous avez pleinement réussi, monsieur le ministre, à opposer l'un à l'autre, un groupe de produits de base contre un autre groupe de produits de base.

C'est là la première occasion que j'ai de vous poser directement ce genre de questions.

Même dans ce cas, je suis obligé de dire ce que je pense, la situation étant tellement désespérée.

Le vice-président: Monsieur Gustafson, il ne vous reste que trois minutes; et si vous voulez des réponses, vous ne les obtiendrez pas à la fin de vos 8 minutes.

M. Gustafson: Personne autour de cette table n'attend avec plus d'impatience ces réponses.

Le vice-président: Vous devrez alors . . .

M. Gustafson: Je me rends compte de la gravité de ce qui est à l'étude ici, mais permettez-moi de vous poser les questions suivantes. A votre avis, pensez-vous avoir étudié la question en tenant compte des intérêts des producteurs primaires? Voilà ce que je voulais ajouter; et je dois . . .

M. Pepin: Tout d'abord, je me formalise . . .

M. Gustafson: Le premier ministre s'est rendu deux fois dans ma circonscription au cours des quatre dernières années pour annoncer que l'on doublerait les voies de Winnipeg à Vancouver. Il l'a annoncé là-bas et c'était très important. Et pourtant nous n'avons pas pu obtenir du gouvernement de réponses aux questions que se posaient les producteurs primaires; et toute cette question devient très, très ambiguë.

Mais il ne fait aucun doute que nos exploitants agricoles se rendent compte que nous avons besoin d'un nouveau système de transport. Nous nous en rendons compte en tous les cas.

M. Pepin: J'allais faire trois observations. Premièrement, je n'ai jamais essayé, je n'y ai même jamais pensé, d'opposer les producteurs de céréales aux éleveurs de bétail. J'ai essayé désespérément de les rapprocher et la preuve en est que ce n'est toujours pas fait. Je n'ai donc pas pu faire de miracle dans ce domaine et je m'en excuse. Je m'appelle Jean-Luc et non Jean-Baptiste.

M. Gustafson: Ce n'est pas une excuse, monsieur le Ministre. La situation est grave.

Le vice-président: À l'ordre.

M. Pepin: Deuxièmement, j'ai essayé tout ce que j'ai pu pour me rendre en Saskatchewan. M'occuper des coopératives, de la Fédération d'agriculture de la Saskatchewan, de la

[Texte]

tion of Agriculture, attending the Saskatchewan Federation of Municipalities, attending all those things is not meeting with the people of Saskatchewan. I have been repeatedly to those places. I addressed them in the last two years, some of them two, three or four times. At least I tried, and I thought I had reached a number of people. Each time I go to one of those things, I stay around for a while and talk to people; but of course, nobody has ever been able to meet the standards of meeting everybody who wants to express his views on the subject.

On the ability to pay, really, that is a most subjective concept. You would have to take into consideration . . .

An hon. Member: Except for the railways.

Mr. Pepin: Yes, it is. Yes, everything is relative. I am not an absolutist; that is why I am not a member of the NDP.

The concept of ability to pay changed from one period to the other; and in order to determine the capacity to pay, you would have to take into account all the prices the producer has to pay. You would have to take into account all forms of support he gets from the government in the field of transportation and in the field of agriculture. You would have to take into account the rate of interest, the rate of inflation. You would have to take all that into account . . .

Mr. Gustafson: I agree with that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: —and I have not seen anybody who has been able to take all those things and decide the capacity to pay.

Mr. Gustafson: I have one quick question on that area.

Mr. Pepin: One thing I know is that all the other costs of the farmer have risen substantially in recent years; this is the only one that has not. I suggest very humbly that this will come in also, and he will survive and bloom; and I have given 10 reasons why he will.

Mr. Gustafson: Mr. Minister, you said in Winnipeg that you expected the primary producer to pay 70% of the real cost by 1990.

Mr. Pepin: It was 60%.

Mr. Gustafson: I thought it was 70%; it was 60%. All right.

You said we want to know what the real cost is. We, as farmers, want to know that. But if I take the telephone, which I did, and phone up Crosby, North Dakota, they tell me at Crosby, North Dakota, to ship a bushel of wheat to Seattle costs them \$1.27 U.S. That is what they pay: \$1.51 Canadian.

Now, we cannot find out in this very complex bill that we have before us exactly what the real costs are. This is part of what the the confusion is about that the member from Vegreville has been placing before you, again and again.

[Traduction]

Fédération des municipalités de la Saskatchewan; mais tout cela n'est pas la même chose que de rencontrer les citoyens de la Saskatchewan. Je me suis rendu à de nombreuses reprises là-bas. Je me suis adressé à eux à 2, 3 ou 4 fois au cours des deux dernières années. Du moins j'ai essayé, et je pensais avoir réussi à discuter avec un certain nombre de gens. Chaque fois que j'assiste à une de ces réunions, je reste un peu et je discute avec les participants; mais bien sûr, personne n'a jamais pu rencontrer quiconque désire exprimer son point de vue sur le sujet.

Quant à la question de savoir si le producteur peut payer, il s'agit là d'une question très subjective. Il faudrait tenir compte . . .

Une voix: Sauf pour les chemins de fer.

M. Pepin: Oui, tout est relatif. Je ne prêche pas l'absolutisme; c'est la raison pour laquelle je ne suis pas député du NDP.

L'idée de pouvoir payer a changé d'une période à l'autre; d'autre part, en vue de déterminer la possibilité de payer, il faut tenir compte de tout ce que le producteur doit payer. Il faut prendre en considération tous les concours qu'il reçoit du gouvernement dans le domaine des transports et de l'agriculture. Il faut tenir compte des taux d'intérêt, du taux d'inflation. Il faut tenir compte de tout cela . . .

M. Gustafson: J'en conviens parfaitement, monsieur le Ministre.

M. Pepin: . . . et je n'ai encore jamais vu personne qui ait pu déterminer la possibilité de payer à partir de tous ces éléments.

M. Gustafson: J'aurais une question brève à vous poser à ce sujet.

M. Pepin: Tout ce que je sais, c'est que les autres frais de l'exploitant agricole ont augmenté de façon sensible ces dernières années; les frais de transport sont les seuls à n'avoir pas changé. Permettez-moi de vous dire qu'il y survivra sans problèmes et je vous ai donné 10 raisons l'expliquant.

M. Gustafson: Monsieur le Ministre, vous avez dit à Winnipeg que le producteur primaire devrait payer 70 p. 100 des coûts réels d'ici 1990.

M. Pepin: J'ai dit 60 p. 100.

M. Gustafson: Je pensais que c'était 70 p. 100; mais c'est 60 p. 100. Bien.

Vous avez dit que nous voulions savoir quels seraient les coûts réels. Nous, en tant qu'exploitants agricoles, nous voulons le savoir. Mais si je prends le téléphone, ce que j'ai fait, et que j'appelle Crosby au Dakota du Nord, on me dit qu'envoyer un boisseau de blé à Seattle leur coûte \$1.27 américain. Voilà ce qu'ils paient: \$1.51 canadien.

Or, nous n'arrivons pas à savoir, ce projet de loi étant très complexe, ce que sont exactement les coûts réels. Voilà une partie de l'ambiguïté à laquelle nous devons faire face et c'est ce dont vous parle continuellement le député de Vegreville.

[Text]

• 2210

If you take those figures and you ask for the real cost, and take 60% of that and add an inflation factor, you have a pretty expensive freight cost.

The Vice-Chairman: That is not a question. I shall now recognize Mr. Thacker.

Mr. Thacker, you have the floor.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in view of the fact that I only have eight minutes, I propose to put a series of questions that have come to me through my reading and in talking to different people in my constituency and elsewhere. I fully expect that the minister or his staff will answer them at some later point in writing, and that is entirely satisfactory to me.

If I understood the minister correctly, he said that Bill C-155, which provides 100% to the railways, in contrast to his proposal of 50:50 and the Gilson of 81:19, is the result of a myth, albeit an honest belief by the Quebec producers, that the payment to the western producers will somehow distort the livestock industry and affect their future. I do not doubt for a minute that they hold that view honestly. The question then is, why would we impose Bill C-155, which has such an enormous distortion in the west? Why would we not guarantee the Quebec producers that it will not amount to an unfair subsidy, and if it does, there will be offsetting things, either to them directly or by some other mechanism? Would that not be a better solution to the problem? If the Department of Agriculture figures are correct, and I believe they are, and it does not have a distorting effect in Quebec in practice, then we would never be called upon to exercise this federal guarantee.

Secondly, does the minister agree that the cap of 31.1 million tonnes will act as a block to export grain production in the future? I remind the minister that there are 24 million acres of land that can still be brought into production, from which we could export the grain and have billions of dollars of net benefit to the country.

Thirdly, does the minister agree that as a parliament, the solution to this Crow situation should at least be on the basis of neutrality as between regions, and as between sectors within the same region?

Fourthly, Bill C-155 has a distortion even within the grain industry itself because Schedule I lists certain products that get the cheap rate and anything else has to pay the full rate. Why would you not have considered a proposal simply to delete Schedule I, so that all grain production in the west, of whatever variety, then qualifies for the low rate?

Fifthly, if the west, or a vast majority of the west, were to coalesce behind a freedom of choice payment, would you accept that, perhaps with the proviso that there be a guarantee to Quebec?

[Translation]

Si vous prenez ces chiffres et que vous essayez de savoir quel est le coût réel, et que vous prenez 60 p. 100 de cette somme et que vous y ajoutez le facteur d'inflation, vos frais de transport sont plutôt élevés.

Le vice-président: Ce n'est pas une question. Je donne maintenant la parole à M. Thacker.

Monsieur Thacker, vous avez la parole.

M. Thacker: Monsieur le président, étant donné que je ne dispose que de huit minutes, je voudrais vous poser une série de questions qui proviennent de mes lectures et des entretiens que j'ai eus avec diverses personnes dans ma circonscription ou ailleurs. J'espère que le ministre ou ses collaborateurs voudront bien y répondre plus tard par écrit.

Et si j'ai bien compris le ministre, il est dit que le bill C-155, qui prévoit le versement de l'intégralité des frais aux chemins de fer, alors qu'il proposait 50:50 et le rapport Gilson 81:19, et le résultat du mythe, bien qu'ils en soient convaincus, de la part des producteurs du Québec qui pensent que les versements effectués aux producteurs de l'Ouest perturberont d'une façon ou d'une autre l'industrie du bétail et se répercuteront sur leur avenir. Je ne doute pas un instant qu'ils le pensent sincèrement. La question qui se pose alors est la suivante. Pourquoi imposerions-nous le bill C-155 qui risque de créer une telle perturbation dans l'Ouest? Pourquoi ne pourrions-nous pas garantir aux producteurs du Québec que ces versements ne représenteront pas une subvention injuste et, si tel est le cas, ils bénéficieront de compensations soit directement soit par le biais d'autres mécanismes. Ne serait-ce pas là une meilleure solution au problème? Si les statistiques compilées par le ministère de l'Agriculture sont exactes, et je pense qu'elles le sont, et qu'il n'y ait pas d'effets perturbateurs au Québec, nous ne serons alors jamais appelés à exercer cette garantie fédérale.

Deuxièmement, le ministre convient-il que le plafonnement à 31.1 millions de tonnes constituera un obstacle à l'exportation de céréales à l'avenir? Je voudrais rappeler au ministre qu'il reste 24 millions d'acres de terres agraires qui nous permettraient d'exporter nos céréales et qui rapporteraient des milliards de dollars au pays.

Troisièmement, le ministre convient-il que, en tant que Parlement, la solution à cette situation sur la modification du taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau devrait se faire sur terrain neutre entre régions ou entre secteurs dans la même région?

Quatrièmement, le bill C-155 a un effet perturbateur même dans l'industrie céréalière car l'Annexe I cite certains produits qui bénéficient d'un tarif peu élevé alors que tous les autres produits doivent payer plein tarif. Pourquoi n'avez-vous pas pu simplement supprimer l'Annexe I pour que toutes les variétés de céréales dans l'Ouest puissent bénéficier du tarif peu élevé?

Cinquièmement, si l'Ouest, ou une vaste majorité des provinces de l'Ouest, préférerait payer au choix, l'accepteriez-vous, à condition peut-être que certaines garanties soient accordées au Québec?

[Texte]

Mr. Pepin: Could you repeat that, because I did not get it all.

Mr. Thacker: If the west, or the vast majority of the producers and sectors in the west, agreed to the freedom of choice or some option of that, would you accept that if the bill provided an adequate guarantee to the livestock producers in Quebec, it would not affect them adversely?

Next question. My grain farmers tell me that they simply cannot pay more and that the existing Crow benefit works out, in most of their actual situations, to be the only profit they have right now. They say it is a result of inflationary costs, deflationary prices, because there are price-takers in the marketplace. They cite fuel taxes as being the great taker-away of their profits. Therefore, will you agree to an amendment that would suspend even the 3-3-3 and 6 until the price of grain reached \$6.00 or \$7.00 per bushel and then it would trigger at that point a 3% increase and 3% and 3%?

Next question.

• 2215

Do you, as the minister, agree that under Bill C-155 the livestock industry in western Canada will be worse off than if the existing situation were to remain; and if not, why not?

Last question: I am sure the minister understands the adverse effect on Canadian unity and that it is an enormous struggle always to keep this country together. I am sure he would agree that for almost 70 years, even under the Crow, the grain industry prospered, the elevator companies prospered, the railways prospered, and so did the livestock industry, but since the late 1960s, as a result of inflation, the Crow rate has resulted in this enormous distortion. My farmers tell me they have done nothing to cause this inflation. They believe it started with the settlement to the Seaway workers in the 1960s which set a process of wage expectations that were unrealistic, and consistent government deficits at the federal and provincial level.

I am wondering if the minister would agree with that analysis, generally; and if he does not agree, would he tell me what the farmers did to cause the problem that they are faced with today, because of course they are the ones that have to suffer the consequences of the solution. Just those simple questions, Mr. Chairman, and an answer to that in writing would be much appreciated.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Thacker.

Mr. Benjamin: Let him answer.

The Vice-Chairman: No, they are going to be written answers; he asked for written answers. He used up his time.

Mr. Les Benjamin, on your second round.

[Traduction]

M. Pepin: Pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire, car je n'ai pas tout compris.

M. Thacker: Si l'Ouest, ou la vaste majorité des producteurs et des secteurs de l'Ouest, acceptaient la liberté du choix ou quelque autre option, l'accepteriez-vous si le projet de loi prévoyait l'octroi d'une garantie suffisante aux éleveurs de bétail du Québec pour qu'ils ne soient pas lésés?

Question suivante. Les producteurs de céréales de ma circonscription me disent qu'ils ne peuvent tout simplement pas payer plus et que l'avantage du Pas-du-Nid-de-Corbeau actuel constitue, dans la plupart des cas, leur seul bénéfice. Ils disent que cela est dû aux coûts inflationnistes, aux prix déflationnistes car le marché regorge de preneurs. Ils disent que les taxes pesant sur les combustibles les frappent le plus et mangent la plupart de leurs bénéfices. Par conséquent, accepteriez-vous un amendement qui suspendrait l'application du 3-3-3 et 6 jusqu'à ce que le prix des céréales atteigne \$6 ou \$7 le boisseau ce qui déclencherait alors une augmentation de 3 p. 100 puis 3 p. 100 et 3 p. 100?

Question suivante.

Reconnaissez-vous, en tant que ministre, que le bill C-155 aura pour effet d'empirer, dans l'Ouest la situation du secteur de l'élevage par rapport à la situation actuelle, et si vous ne le croyez pas, quels sont vos arguments?

Dernière question: Je suis certain que le ministre comprend combien ce projet de loi est préjudiciable à l'unité canadienne, et sait combien il est toujours difficile de maintenir l'unité de ce pays. Il ne me contredira pas, j'en suis sûr, lorsque je dis que pendant près de 70 ans, même avec l'accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau, l'industrie céréalière, les sociétés de silos, les chemins de fer et l'élevage ont connu la prospérité; mais depuis la fin des années 1960, à la suite de l'inflation, le tarif du-Nid-de-Corbeau a eu pour effet de causer ce profond déséquilibre. Les agriculteurs me disent qu'ils n'ont rien fait pour causer cette inflation. Ils croient qu'elle a commencé avec le règlement conclu avec les travailleurs de Seaway, dans les années 60, qui a déclenché un processus de revendications salariales qui ne correspondaient plus à la réalité, et des déficits gouvernementaux répétés, au niveau provincial et fédéral.

J'aimerais savoir si c'est également ainsi que le ministre voit les choses, d'une façon générale, et s'il n'est pas d'accord, pourrait-il me dire en quoi les agriculteurs sont responsables du problème auquel ils sont confrontés à l'heure actuelle, car ce sont eux, bien entendu, qui doivent supporter les conséquences de la solution. Ces questions toute simples sont celles que je voulais poser, monsieur le président, et je serais très reconnaissant d'une réponse par écrit.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Thacker.

M. Benjamin: Qu'il réponde.

Le vice-président: Non, les réponses seront données par écrit, il l'a demandé. Et son temps est écoulé.

Monsieur Les Benjamin, une question pour le second tour.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before I start my second round, I have a point of order. In spite of what Mr. Reid raised earlier, after one of my colleagues here used up his whole 10 minutes, we allowed the minister and two officials to answer after the time had been used up. I see nothing wrong with that.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, the person who put the questions asked to have his answers in writing. He is not asking for them now; and if he is not asking for them, that does not make you his spokesman.

Mr. Benjamin: Okay.

The Vice-Chairman: Now, I would like you to proceed with your time.

Mr. Benjamin: All right. I wish him lots of luck in his written answers, if he gets them.

Mr. Chairman, I want to say for the benefit of Mr. Loiselle on the matter of some questions he raised when he made a remark about the NDP say it is no change that of course that is not correct. We are not arguing about what is being done, we are arguing about how it is being done. We say no change in the Crow rate for grain producers, and we say a substantial change on how government funds . . . taxpayers' money—are being distributed.

I want to also say, Mr. Chairman, for the benefit of my colleagues on the government side who have been listening to the Ministry of Transport, that if we did not ship another bushel of grain, starting tomorrow, to Vancouver and Prince Rupert—did not ship any more grain to the west coast—and it all went to Thunder Bay and Churchill, you are still going to have to invest that amount of money to upgrade the railway lines. It has nothing to do with grain. In fact, the only damned thing that has been moving for the past year in the western lines is grain . . . coal has shut down, potash has shut down, sulphur has shut down, lumber products have shut down—and I want to remind my colleagues on the government side that this business of making the grain producers the villains in the piece has damned well got to stop.

Now, Mr. Chairman, I want to ask the minister about the formula he has arrived at, for what he calls the statutory rates, which is really nothing more than statutory provisions which the Governor in Council can overrule any damned time they want; that formula that he has arrived at, a combination of Gilson and Snavelly and something less than both, does he consider that a fair and reasonable formula?

Mr. Pepin: Yes, I do.

Mr. Benjamin: He says he does. Then if it is a fair and reasonable formula for the railroads, in terms of what they should receive in payments from a combination of grain producers and the government, would he also then consider that a fair formula to be applied to grain producers and their prices?

[Translation]

M. Benjamin: Avant de commencer mon second tour, monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement. Malgré la question soulevée précédemment par M. Reid, un de mes collègues avaient épuisé ses dix minutes mais malgré cela, nous avons permis au ministre et à deux de ses collaborateurs de donner une réponse. Je n'y vois pas de mal.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, la personne qui a posé les questions a demandé des réponses par écrit. Il ne les réclame par sur le champ, et puisqu'il ne les réclame pas lui-même, rien ne vous autorise à vous faire son porte-parole.

M. Benjamin: Très bien.

Le vice-président: Je voudrais maintenant que vous utilisiez votre propre temps.

M. Benjamin: Très bien. Je lui souhaite bonne chance pour ses réponses écrites, si jamais il les reçoit.

Monsieur le président, je voudrais faire remarquer à l'intention de M. Loiselle, qui à propos de certaines questions qu'il avait soulevées avait dit du NPD que ce parti ne voulait pas de changements, qu'il n'en n'est rien. Ce n'est pas contre ce qui a été fait que nous en avons, c'est contre la façon dont cela a été fait. Nous ne voulons pas de changement des tarifs du Nid-de-Corbeau pour les producteurs céréaliers, mais nous réclamons un changement radical dans la façon dont les fonds gouvernementaux—les deniers des contribuables—sont distribués.

J'aimerais également ajouter, monsieur le président, à l'intention de mes collègues du parti du gouvernement qui ont écouté le ministre des Transports, que si nous décidions qu'à partir de demain, nous n'expédierions plus à Vancouver et à Prince Rupert un autre boisseau de céréales—si nous arrêtons donc complètement l'expédition de céréales vers la côte ouest—et si tout était dirigé vers Thunder Bay et Churchill, il vous faudra quand même encore investir cette somme pour améliorer les voies ferrées. Cela n'a rien à voir avec les céréales. En réalité, il n'y a eu qu'un seul produit qui ait été transporté sur les lignes de l'ouest, à savoir les céréales; la production de charbon, de potasse, de soufre et de bois a été arrêtée, et je voudrais rappeler à mes collègues du gouvernement qu'il est grand temps de cesser de faire jouer aux céréaliculteurs le vilain rôle.

Je voudrais maintenant, monsieur le président, demander au ministre comment il a fait pour arriver à la formule qu'il appelle celle des tarifs statutaires, et qui est tellement statutaire que le gouverneur en conseil peut les annuler quand cela lui plaît. Cette formule, mélange de Gilson, de Snavelly et de pis encore, lui paraît-elle juste et raisonnable?

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: Il dit qu'elle lui paraît raisonnable. Si c'est donc une formule juste et raisonnable pour les chemins de fer, pour la paiement qu'ils devraient recevoir à la fois des céréaliculteurs et du gouvernement, cette formule lui paraîtrait-elle également juste si elle était appliquée aux céréaliculteurs et à leurs prix?

[Texte]

[Traduction]

• 2220

Mr. Pepin: Do you mean a guaranteed price?

Mr. Benjamin: Well, you know, a formula is a formula. It is fair for the railroads. Would the same formula be fair for the grain producers?

Mr. Pepin: It was because of that I became a defender of the safety net. The safety net at least guarantees the producer that he will never pay more in transportation costs than a percentage of its selling price which I said was a formal guarantee that was pretty worth while.

Mr. Benjamin: Well, if you were to apply the formula to grain producers, they would be getting \$11 to \$12 a bushel for the grain. I am sure then they would be prepared to pay the full commercial rate. Would the Minister agree then that at least the grain producers should get the 6% and the 5% guaranteed increase in their prices before they have to pay any increase in freight costs. Yes, your 6 and 5. The government's program is 6 and 5. Your controls. That is their wages—the price of their grain.

Mr. Pepin: We have no government control on the international price of grain unfortunately.

Mr. Benjamin: Exactly. Exactly. And yet you expect the grain producers to foot this bill by themselves in competition with all the other countries.

Mr. Pepin: I do not expect them to foot it by themselves, no. The federal government will make a contribution of nearly \$1 billion a year to help.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, and the farmers are going to pay over \$1 billion by 1991. The increased freight charges comes off the farmers' price. It cannot be added onto the export price—we all know that—and it cannot be added onto feed grain prices shipped to Ontario, Quebec, and Atlantic Canada or B.C. In fact, there is where the livestock producers . . . One of the best neighbours you could have in the world is my hon. friend from Medicine Hat, but there are too many livestock producers who want to bleed their neighbours who raise grain out of \$20 to \$35 a ton if they can get rid of the Crow rate.

Mr. Chairman, I raised this question with him in the House the other day and the Minister went onto land grants which had nothing to do with the question I asked him, so I will ask him now. Since February 1, the value of shares of Canadian Pacific Limited have gone up \$860 million in anticipation of the extra revenues they are going to get from the government and from the grain producers. In three days since second reading, the value of those shares went up \$259 million. That is just last week. Power corporation, which holds the majority shares in Canadian Pacific, picked up \$101 million bucks in the value of the shares, \$30 million of which goes to the Desmarais family. Now, I want to ask the Minister does he think it is proper? Should he not through powers the government can use, even if it meant the War Measures Act, have removed the trading in shares of Canadian Pacific Limited

M. Pepin: Vous voulez dire un prix garanti?

M. Benjamin: Vous savez, une formule est une formule. Si elle est juste pour les chemins de fer, le serait-elle également pour les céréaliculteurs?

M. Pepin: C'est à cause de cela que je me suis fait le défenseur du filet de sécurité. Ce filet garantit tout au moins aux producteurs qu'il ne paiera jamais plus en coût de transport qu'un pourcentage de son prix de vente et c'est là une garantie qui me paraît avoir une certaine valeur.

M. Benjamin: Et bien, si vous appliquiez la formule aux céréaliculteurs, ils recevraient \$11 à \$12 par boisseau de céréales. Je suis sûr qu'ils seraient disposés à payer le taux commercial plein. Le ministre serait-il d'accord, en ce cas, pour que les céréaliculteurs reçoivent l'augmentation garantie de leurs prix de 5 et de 6 p. 100 avant d'avoir à payer une augmentation du tarif de fret. Oui, vos fameux 6 et 5, le programme du gouvernement. Votre contrôle des prix. Le prix qu'ils obtiennent pour leurs céréales, c'est leur salaire.

M. Pepin: Malheureusement, nous n'avons pas de contrôle gouvernemental sur le prix international des céréales.

M. Benjamin: Exactement. C'est tout à fait cela. Et pourtant, vous vous attendez à ce que les producteurs de céréales paient l'addition tout seuls, en concurrence avec tous les autres pays.

M. Pepin: Mais non, je ne m'attends pas à ce qu'ils paient l'addition seuls. Le gouvernement fédéral, pour les aider, va payer annuellement près d'un milliard.

M. Benjamin: Monsieur le président, et les agriculteurs, eux, auront payé plus d'un milliard en 1991. L'augmentation des taux de fret est déduite du prix des agriculteurs. On ne peut pas l'ajouter aux prix à l'exportation, nous le savons tous, et on ne peut l'ajouter aux prix des grains de provende expédiés vers l'Ontario, le Québec, les provinces de l'Atlantique ou la Colombie-Britannique. C'est là, en fait, que les producteurs de bétail . . . L'un des meilleurs voisins que vous puissiez imaginer, c'est mon ami de Medicine Hat, mais il y a trop d'éleveurs qui veulent exploiter leurs voisins et qui augmentent le prix des céréales de \$20 à \$35 la tonne pour se débarrasser du tarif du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, je lui ai posé cette question l'autre jour à la Chambre, et le ministre a parlé de concession de terre, ce qui n'a rien à voir avec la question que je lui ai posée, et c'est pourquoi je vais de nouveau le lui demander. Depuis le 1^{er} février, la valeur des actions de la Société Canadien Pacifique Limitée a augmenté de 860 millions de dollars en prévision des recettes supplémentaires qu'elles vont recevoir du gouvernement et des céréaliculteurs. Dans les trois jours qui se sont écoulés depuis la seconde lecture, la valeur de ces actions a augmenté de 259 millions de dollars, et ceci uniquement pendant la semaine dernière. Power Corporation, qui détient la majorité des actions de Canadien Pacifique, est donc plus riche de 101 millions de dollars, dont 30 millions de dollars vont à la famille Desmarais. Je voudrais demander au ministre s'il considère que c'est une chose convenable? N'aurait-il pas dû,

[Text]

from all the stock markets until such time as this legislation might be passed. I said might be passed. The bundle that is being made by people who do not grow grain, who have been welfare recipients for 100 years in this country . . . The crime is being compounded as a result of anticipation of the money that those shareholders are going to get. Now, why not put an end to that? Why not take equity shares for any money we give them, so that the taxpayers, for a change, get a chance to get a return on that investment. Yes, and a larger share base. Not the Power Corporation or the banks and trust companies who hold shares in Canadian Pacific. You know, you have the taxpayers paying; you have got the grain producers paying, and who gets the money? Who gets the benefits from that investment? It sure as hell is not the grain producers and it sure as hell is not the taxpayers under your legislation. When are you going to stop this give-away since 1881; this rip-off? You do not even protect the taxpayers money that you put up.

The Vice-Chairman: One minute left.

Mr. Benjamin: He can have it!

The Vice-Chairman: Do you wish to answer anything, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I have answered his questions so often that it is not funny any more. What I said in the House, and what the Prime Minister particularly said, is that there were many factors which contributed to the improvements in the shares of CP Limited in recent months. The international situation, the price of metal . . . There is no doubt that the possibility of the railways—CP, in particular—getting an adequate payment for the transportation of grain must have enhanced the position of the company. I see nothing wrong in that.

• 2225

On the subject of taking shares in CP, there is nothing wrong in that either. I see some western farmers have decided to take CP and I applaud that. But the case that I am making is that, even if you were going to take shares in CP, and I wish you luck, you would have to pay the contribution that the government is making, because this is a contribution that is made for the losses incurred by the railways in the transportation of grain. We own 100% of CN, yet we make the same contribution to CN, for Pete's sake, there is no difference in the contribution.

Mr. Benjamin: We will finally start . . .

Mr. Pepin: The ownership of the company has nothing to do with the bill that we are trying to explain now—nothing at all.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Pepin. I now call on Mr. Mazankowski, the last questioner of the evening. Mr. Mazankowski.

[Translation]

par les pouvoirs qui sont donnés au gouvernement, même s'il s'agit de la Loi sur les mesures de guerre, retirer de toutes les bourses de titre les actions de Canadien Pacifique Limitée jusqu'à ce que cette législation ait été adoptée, le cas échéant, je dis bien, le cas échéant. Les bénéfices qui ont été faits par des gens qui ne cultivent pas les céréales, et qui, pendant cent ans, ont vécu de charité dans ce pays . . . Le cas est rendu encore plus grave lorsque l'on pense à l'argent que les actionnaires vont toucher. Pourquoi n'a-t-on pas mis fin à cela? Pourquoi ne pas prendre des actions pour tout l'argent que nous leur donnons, de sorte que pour une fois les contribuables aient la possibilité de voir leurs investissements porter des fruits, et d'élargir également la base des détenteurs d'actions. Pas la Power Corporation, ou les banques ou les sociétés de fiducie qui détiennent des actions dans Canadien Pacifique. Ce sont les contribuables qui paient, et les céréaliculteurs et qui croyez-vous empoche? Qui reçoit les bénéfices de cet investissement? Ce ne sont pas les céréaliculteurs, soyez-en sûr, ni les contribuables, avec votre législation! Quand allez-vous mettre fin à cette manne qui tombe du ciel depuis 1881, à ce vol organisé? Vous ne prenez même pas la peine de protéger l'argent des contribuables, que vous versez.

Le vice-président: Il vous reste une minute.

M. Benjamin: Je lui en fais cadeau!

Le vice-président: Est-ce que vous voulez répondre, monsieur le ministre?

M. Pepin: J'ai répondu si souvent à ses questions que cela en devient ridicule. Mais j'ai dit à la Chambre—et le Premier ministre l'a également dit—que de nombreux facteurs avaient contribué à faire monter ces derniers mois les actions de CP Ltée. La situation internationale, le prix des métaux . . . Il est certain que la perspective pour les chemins de fer—CP en particulier—d'être correctement rémunérée pour le transport du grain doit avoir amélioré la situation de cette société, et je n'y vois aucun mal.

En ce qui concerne le transfert d'actions de CP, là encore, je n'y vois aucun mal. Certains agriculteurs de l'ouest ont décidé d'acheter des actions CP, et je les en félicite. Mais ce que je veux dire par là, c'est que même si vous achetez les actions de CP—et je vous souhaite bonne chance—vous auriez à payer la part qu'y apporte le gouvernement, car c'est une part pour compenser les pertes subies par les chemins de fer pour le transport des céréales. Nous sommes propriétaires à 100 p. 100 de CN, et nous versons à CN la même contribution, il n'y a aucune différence, pour l'amour de Dieu.

M. Benjamin: Nous passerons enfin . . .

M. Pepin: Le fait d'être propriétaire de la société n'a rien à voir avec le projet de loi que nous essayons d'expliquer maintenant . . . Rien du tout.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Pépin. Je donne la parole à M. Mazankowski, dernier intervenant de la soirée. Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, in your original statement of government policy, going back to February 8, 1982, it was pointed out that in return for compensatory grain rates railways would be required to make adjustments to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in western Canada. I do not see any reference to that in this legislation. If there is, I stand to be corrected. But I would appreciate your pointing it out.

The Vice-Chairman: Mr. Pepin.

Mr. Pepin: I do not remember exactly what I had in mind at the time. But I was simply expressing the thought that, if the railways were better compensated, were adequately compensated, they would acquire a greater freedom of contributing by way of special rates to a particular development—for example, in a certain area. It is as simple as that. For example, by giving incentive rates in certain areas for the development of plants of some kind, processing plants of some kind. That is the simple idea that we had in mind.

Mr. Mazankowski: It is quite different, Mr. Minister. In your statement of policy, and I suggest that you go back and refresh your memory on it, it was very clearly stated that the railways would be required to make adjustments to other rates pertinent to the diversification and processing of products of grain and other agricultural products. It is quite different from the supposition that this may occur as a result of compensatory rates.

Mr. Pepin: Just a short answer to that. We have added a number of specialty crops... not only the seed but the products also—to the list. That has made it easier. It is quite substantial to go from having to pay \$35 a tonne to paying \$5 a tonne. So this is quite an incentive to the producers of specialty crops and to the processors of specialty crops.

Mr. Mazankowski: I suggest that having regard to the fact that you have changed the method of payment, perhaps you may want to refresh your memory on the commitment that was made, and perhaps you might want to reconsider employing that principle in this legislation. However, I leave that up to you.

You made reference to or implied that I had made the statement that the payment to the railways and the structure that was being established were pretty generous. That is right, I have made that statement, and I still stick by it. There are many who believe that it is a sweetheart deal for the railroads; there are many who are suspicious about the railways' costs and their accounting methods—there is a certain mistrust and suspicion out there. The author who reviewed the so-called losses by the railways in the movement of grain, Mr. Snavely, admitted that in fact it was a pretty generous deal for the railroads. Given the fact that they are going to have an increase, roughly, of 6 times Crow by 1985-1986, 10 times Crow in 1990-1991; given the fact that we are putting in place a regime which really perpetuates a cost-plus railway structure based upon railway inflation—you know, we have the Consumer Price Index which measures inflation and, now, we are

[Traduction]

Mr. Mazankowski: Monsieur le ministre, dans votre premier exposé de la politique du gouvernement, qui remonte au 8 février 1982, vous avez fait remarquer qu'en échange des taux de transport de céréales compensatoires, les chemins de fer auraient à procéder au rajustement d'autres tarifs, afin de promouvoir la diversification et la transformation agricoles dans l'ouest. Or, il n'en n'est pas fait référence dans ce projet de loi, pas à ma connaissance, tout au moins. Mais j'aimerais entendre votre confirmation.

Le vice-président: Monsieur Pépin.

M. Pepin: Je ne me souviens pas exactement de ce que je voulais dire à l'époque, simplement, peut-être, que si les chemins de fer étaient mieux indemnisés, étaient suffisamment indemnisés, ils auraient davantage de latitude pour contribuer, au moyen de tarifs spéciaux, par exemple à l'expansion d'une certaine région. C'est aussi simple que cela. Ils pourraient, par exemple, accorder des tarifs de faveur dans certaines régions pour le développement de certaines entreprises, par exemple de transformation. C'était l'idée que nous avions à l'époque.

Mr. Mazankowski: C'est tout différent, monsieur le Ministre. Dans votre déclaration de politique—je me permets de vous conseiller de la relire, et de rafraîchir votre mémoire—il était clairement dit que les chemins de fer devraient faire des rajustements à d'autres tarifs relatifs à la diversification et à la transformation des produits céréaliers et d'autres produits agricoles. Cela ne veut pas du tout dire que cela se produirait à la suite de tarifs compensatoires.

M. Pepin: Je voudrais brièvement répondre à cette observation. Nous avons ajouté à la liste un certain nombre de produits spécialisés—pas seulement les semences mais également les produits—ce qui a facilité les choses. Cela fait une grosse différence que de passer de \$35 la tonne à \$5 la tonne, et cela constitue donc un encouragement aux producteurs et aux transformateurs de denrées spécialisées.

Mr. Mazankowski: Compte tenu du fait que vous avez changé la méthode de paiement, je pense que vous feriez bien de vous remettre en mémoire l'engagement que vous avez pris, et que vous envisagerez peut-être d'appliquer ce principe dans ce projet de loi. Mais c'est à vous de choisir.

Vous avez dit que j'avais déclaré que la structure établie et le paiement aux chemins de fer étaient fort généreux. C'est exact, j'ai fait cette déclaration et je ne m'en dédis pas. Il y a beaucoup de gens qui pensent que c'était un traitement de faveur pour les chemins de fer et il y en a également beaucoup qui se méfient des méthodes de comptabilité et de la façon qu'ont les chemins de fer de calculer leur coût. La personne qui a étudié de près les soi-disant pertes, par les chemins de fer, sur le transport de céréales, à savoir M. Snavely, a reconnu qu'en fait, l'arrangement était tout à fait favorable aux chemins de fer. Monsieur le Ministre, ces nouvelles mesures signifient que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sera multiplié par 6 d'ici à 1985-1986, et par 10 en 1990-91. Ces mesures ne feront que perpétuer le système de régie intéressée des compagnies de chemins de fer, système fondé sur l'inflation ferroviaire. Vous voyez bien qu'à l'indice des prix à la consomma-

[Text]

going to have another index which measures railway inflation—how do you justify it? Mr. Minister,

• 2230

I really wonder whether you have some second thoughts about the kind of sweetheart deal you have proposed for the railways. Do you not think, given that there was an agreement which goes back to Crow's Nest Pass agreement, that there is not some continuing historical and statutory obligation which the railways should incur as a result of considerations over past years? Are they clearly going to be let off the hook and end up getting a full compensatory rate for the movement of grain, totally ignoring the historical and statutory obligations of the past?

Mr. Pepin: I was hoping you would make a strong case to support your impression or your view that the railways were being overpaid.

Mr. Mazankowski: Well, I can only quote Mr. Mr. Snively, who is the author of the commission to study railway costs, and he admitted that the railways were getting a very generous package from Dr. Gilson and you.

Mr. Pepin: I am sure you have been misquoted or partially quoted in the past and, apparently, this is what is happening to Mr. Snively also. Anyway, I will . . .

Mr. Mazankowski: Well, we will have a chance to have him before the committee.

Mr. Pepin: Yes. So you will ask him. Anyway, with respect to the level of compensation, I have already dealt with that tonight. It seems that this is a consensus on that. I have used the three figures and I have shown that Gilson could choose the medium figure between what the railways wanted and what others were willing to give.

With respect to guarantees on performance . . .

Mr. Mazankowski: Could I just ask you one supplementary in there, Mr. Chairman? Were there other parties in the Gilson process that agreed with the level of payment being made to the railroads? There was some very broad-based consultations in this whole process. Could you identify those groups who may have concurred with the level of payment to the railroad?

Mr. Pepin: No, I cannot. I can only say on the basis of my impression, and to be corrected if others have a different impression, that the assessment of the level of compensation to the railway has not been a subject of great discussion or great debate. I have not seen people who have gone out of their way to say that this is grossly overdone. I have not seen any. Have you?

An hon. Member: I did.

Mr. Mazankowski: You have access to more than . . .

Mr. Pepin: You think for yourself; that is expected of you. The world would not move the same way if you did not object to all those things.

[Translation]

tion qui mesure l'inflation générale, s'ajoutera un autre indice qui mesurera l'inflation ferroviaire.

Je me demande si vous avez des regrets devant cette fleur que vous proposez aux sociétés de chemins de fer. Étant donné que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau remonte à plusieurs années, les sociétés de chemins de fer n'ont-elles pas une obligation historique et légale étant donné ce qui s'est passé depuis quelques années? Va-t-on les libérer de toute obligation et finir par imposer un taux compensatoire pour le transport du grain, balayant ainsi les obligations légales et historiques du passé?

M. Pepin: J'aurais cru que vous alliez démontrer que les sociétés de chemins de fer reçoivent trop d'argent.

M. Mazankowski: Je me contenterai de citer M. Snively, l'auteur de la commission chargée d'étudier les coûts du transport ferroviaire. Il reconnaît que M. Gilson et vous-même êtes très généreux à l'égard des sociétés de chemins de fer.

M. Pepin: Je suis sûr qu'il vous est arrivé par le passé de voir vos propos rapportés incorrectement ou de façon tronquée, et je crois que c'est ce qui s'est passé dans le cas de M. Snively. De toute façon . . .

M. Mazankowski: Ce comité aura l'occasion de lui poser des questions.

M. Pepin: Je sais. Allez-y donc. De toute façon, j'ai déjà parlé des dédommagements ce soir. On semble être d'accord là-dessus. J'ai cité trois chiffres et j'ai démontré que Gilson aurait pu choisir un moyen terme entre ce que les sociétés de chemins de fer voulaient et ce que les autres étaient prêts à donner.

Pour ce qui est des garanties de performance . . .

M. Mazankowski: Je voudrais poser une question complémentaire, monsieur le président. Y a-t-il d'autres parties à part Gilson, qui aient approuvé le niveau des paiements versés aux sociétés de chemins de fer? Il y a eu des consultations intenses tout au long. Pouvez-vous me dire quels groupes ont accepté cette proposition?

M. Pepin: Non. L'impression que j'ai, et si d'autres ont une impression différente, qu'ils le disent, c'est que l'évaluation du dédommagement versé aux chemins de fer n'a pas fait l'objet de beaucoup de discussions ni d'un long débat. Que je sache, personne n'a dit que c'était exagéré. C'est ce que j'ai pu constater. Et vous?

Une voix: Moi, oui.

M. Mazankowski: Vous avez accès à plus . . .

M. Pepin: Vous ne parlez que pour vous-même. On s'y attend. Vous pensez que la terre ne tournerait plus de la même façon si vous ne vous opposiez pas à ces mesures.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: You, Mr. Minister, have access to more information than we have and, obviously, we will be hearing from the railroads towards the end of July and will have to await the case they make. I guess I am from Missouri; I have to be shown.

Mr. Pepin: I just want to add a sentence. There is both the level of compensation and the guarantees, the obligations, that the railways will be forced to accept with respect to performance as well as to investment; there is the fact that it is the CTC which is going to determine the rate every year and not the railway; the fact that I can hold back from them money if they do not make the proper investment . . .

Mr. Mazankowski: But really, Mr. Minister . . .

Mr. Pepin: —it seems to me to be a pretty strong position for the government to take.

Mr. Mazankowski: Do I take it from your answer, Mr. Minister, that you believe you are right in absolving the railways of any continuing historical and statutory obligation then in terms of providing a special rate for the movement of grain?

Mr. Pepin: I think you are being unfair.

• 2235

The whole of the bill says: You railways, this is what you are going to be paid, like it or not; you railways, this is what you are going to have to guarantee . . .

Mr. Mazankowski: Depending on their costs.

Mr. Pepin: —in performance and investment, this is what you are going to have. The CTC will tell you each year what you are going to get. If you do not make the investment, the Minister of Transport will force you to hold back the money. So that is pretty . . .

Mr. Mazankowski: We have the same arrangement with VIA Rail.

On a point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is quite obvious that we are going to need the minister and his officials back here, I would suggest before we leave Ottawa to travel out west. This may be something that should be discussed in more detail at the steering committee tomorrow, but I would like to raise it now to get an indication from the minister as to whether or not he and his officials might be available during the week of July 25. Perhaps after we hear from the railroads and one or two groups that are situated here in Ottawa, we might then consider inviting the minister and his officials back at that time.

Mr. Dubois: In the same week, the last week of July?

Mr. Mazankowski: Yes, I would think so. Hopefully the minister would be available . . .

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous avez accès à plus de renseignements que nous et de toute évidence, vers la fin du mois de juillet, nous entendrons le son de cloche des sociétés de chemins de fer qui nous exposeront leurs arguments. Je suis incrédule. Il me faut tâter.

M. Pepin: Je voudrais ajouter quelque chose. Il y a le dédommagement, les garanties et les obligations que les sociétés de chemins de fer seront forcées d'accepter du point de vue de la performance et des investissements. C'est la Commission canadienne des transports qui déterminera le taux tous les ans, et non pas les sociétés de chemins de fer. Si les investissements nécessaires ne sont pas faits, c'est moi qui tiens les cordons de la bourse . . .

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, à vrai dire . . .

M. Pepin: Le gouvernement, à mon avis, adopte une position très ferme là-dessus.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, dois-je en conclure que vous pensez avoir raison de libérer les sociétés de chemins de fer de l'obligation historique et légale qui leur incombe de pratiquer un tarif spécial pour le transport du grain?

M. Pepin: Je pense que vous êtes injuste.

Le projet de loi prévoit expressément ce que toucheront les sociétés de chemins de fer et ce qu'elles devront garantir . . .

M. Mazankowski: Sous réserve des coûts.

M. Pepin: . . . en matière de performance et d'investissements. La CCT leur dira chaque année ce qu'elles recevront. Si elles n'investissent pas, le ministre des Transports leur forcera la main car c'est lui qui tient les cordons de la bourse. C'est donc assez . . .

M. Mazankowski: C'est la même chose, dans le cas de VIA Rail.

J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Allez-y.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il est assez évident que l'on devra demander au ministre et à ses collaborateurs de revenir avant que nous partions pour l'ouest. C'est peut-être une question qu'il serait plus opportun de soulever à la réunion du comité directeur, demain, mais j'aimerais que le ministre nous dise dès maintenant s'il est libre pendant la semaine du 25 juillet. Quand nous aurons entendu les témoignages des sociétés de chemins de fer et d'un ou deux autres groupes d'Ottawa, nous pourrions peut-être inviter le ministre et ses collaborateurs à revenir.

M. Dubois: Vous voulez dire la même semaine, la dernière semaine de juillet?

M. Mazankowski: Oui. J'espère que le ministre pourra se libérer . . .

[Text]

Mr. Pepin: Yes, I feel very honoured. I am thinking of changing my name from Jean-Luc to Désiré.

The Vice-Chairman: Thank you very much. You have the minister agreeing he would be available after the steering committee . . .

Mr. Murta: On a point of order.

The Vice-Chairman: A point of order.

Mr. Murta: I would like to ask the committee, certainly the steering committee, if they could give some thought to the possibility of having the Gilson working papers tabled with the members so that we can have available that background material. We keep referring back to that particular part of the process. Without the working papers, it is almost like working with one arm, in effect, behind your back.

The Vice-Chairman: The clerk will ask the Department of Transport to provide those to this committee. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: We have available, in both languages, copies of the report of the central co-ordinating agency task force, the rates task force and the Gilson report itself, if any member does not have it.

The Vice-Chairman: The clerk will make the request.

Mr. Kroeger: I think we have distributed, as well, to the members of the committee, copies of briefing books on the subject. We will be glad to provide anything we have.

Mr. Murta: We do not have it yet.

The Vice-Chairman: They were just appointed to this committee, yesterday, sir. That will be straightened out, I am sure, by the clerk of this committee.

This concludes the questioning. I want to thank the minister and his officials for having come to these meetings today—this afternoon and this evening . . . and for having been so available to all the committee members and answering all the questions.

Thank you very much. We adjourn this meeting to the call of the Chair.

[Translation]

M. Pepin: Oui, et ce sera avec plaisir. Je songe à changer mon nom de Jean-Luc à Désiré.

Le vice-président: Merci beaucoup. Le ministre nous dit qu'il sera disponible . . .

M. Murta: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Allez-y.

M. Murta: Je voudrais demander aux membres du Comité, et aux membres du comité directeur en particulier, s'il serait possible que les documents du groupe de travail Gilson soient déposés pour que nous puissions les parcourir. Nous en parlons constamment ici. Sans les documents, c'est un peu comme travailler avec un bras lié derrière le dos.

Le vice-président: Le greffier demandera au ministère des Transports de fournir ces documents au Comité. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Nous avons des exemplaires du rapport du groupe de coordination, du groupe de travail sur les tarifs et du groupe Gilson, dans les deux langues.

Le vice-président: Le greffier vous en fera la demande.

M. Kroeger: Je pense que nous avons distribué aux membres du Comité des brochures d'information en la matière. Nous nous ferons un plaisir de vous donner ce que nous avons.

M. Murta: Nous ne l'avons pas encore reçu.

Le vice-président: Les membres du Comité ont été nommés hier. Je suis sûr que le greffier fera le nécessaire.

Cela met fin aux questions. Je tiens à remercier le ministre et ses collaborateurs d'être venus, cet après-midi et ce soir, et d'avoir répondu à nos questions.

Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TRPT-49"

RATE DETERMINATION

1. The central principle of the legislation is that the freight rates for each year are set at a level intended to recover the railways' eligible costs.
2. Every four years, the CTC undertakes a full-scale costing review (Clauses 38(1) and 38(3)) to establish as accurately as possible the eligible costs of the railways. Between reviews, costs are adjusted annually on the basis of indices developed by the CTC (Clause 39), with adjustments being made for identifiable new factors such as the opening of a new port (Clause 39(4)(c)) or the acquisition by the government of additional hopper cars as well as to reflect forecast volumes of grain to be moved (Clause 39(4)(a)).
3. The railways' eligible costs for any given year are divided by the revenues the railways would have earned under the Crow rate in that year (Clause 36(1)), in order to obtain a multiplier.

For example, if eligible costs are \$750 million, and the Crow rate would have yielded \$150 million in that year, then the multiplier is 5.

The multiplier is applied to the "base rate scale" (i.e. Crow) in Schedule II to establish the freight rate scale in that year from which is derived a specific rate from any elevator point in the system to the major western ports.

4. Once the eligible railway costs have been established each year, it is necessary to calculate the respective shares of the government and of grain producers (Clause 37(1)). The government's share is paid directly to the railways (Clause 55(1)), with the balance being paid by producers when they deliver their grain (Clause 37(3)).
5. The government's commitment in any year is arrived at by adding the Crow benefit of \$651 million and the government's cumulative share of cost increases that have taken place since the base year of 1981-82 (Clause (54(1))).

The government commitment is divided by the eligible railway costs in that year to get the percentage of the freight rate that will be covered by government payments in that year (Clause 37(2)).

For example, if the Crow benefit and cumulative cost increases together come to \$775 million, and eligible costs in that year were \$1,035 million, then the government's share of the freight rate is 74.8%. The balance of 25.2%, which comprises the Crow rate plus the producers' share of cumulative cost increases since 1981-82, plus the cost of all present tonnage in the coming year over 31.1 million tonnes represents that portion of the freight rate that will be paid by the grain shippers.

APPENDIX "TRPT-50"

THE RATE-SETTING CYCLEBy February 28

The Administrator provides the C.T.C. with a forecast of grain tonnage to be moved in the crop year beginning August 1. (Clause 18(1)(a)).

By April 30

Canadian Transport Commission:

1. Estimates the total eligible costs of the railways in the coming crop year, taking into account:
 - a. Changes in railway costs (Clause 39(2), (3) and (4)).
 - b. The Administrator's forecast of grain tonnage to be moved (Clause 39 (3)(a)).
2. Prescribes the rate scale that is to apply for the coming crop year (Clause 35), at a level sufficient to recover the railways' estimated eligible costs (Clause 36).

By May 31

The railways file and publish their tariffs for each point in the system on the basis of the rate scale prescribed by the C.T.C. (Clause 42 and 43).

August 1

Rates for the new crop year take effect.

By April 15

The Administrator provides the C.T.C. with a revised tonnage forecast for the current crop year (S. 18(1)(b)).

By April 30

The C.T.C. determines the amount of the interim adjustment (S. 54(1) and S. 37(2)), which is then added to or subtracted from the "government commitment".

This amount is then divided by the estimated eligible railway costs for the coming crop year and the result is the adjusted percentage of the freight rate that is to be borne by the government.

August 1

Rates for the new crop year, reflecting the interim adjustment, take effect.

By April 30

The C.T.C. determines the actual volume of grain moved in the preceding crop year and makes a "final adjustment" to the freight rate for the coming crop year to correct for any variance between forecast and actual volumes moved during the preceding crop year.

By August 1

Rates for the coming crop year, reflecting the interim and final adjustments, take effect.

Notes

1. Annual forecasts of railway costs by the C.T.C. in consultation with the SGTC (S. 39(2)), for the coming crop year are final; no corrections are made for actual results.
2. Rate levels and corrections on the basis of volume are system-wide. An individual producers' freight rate is not affected by the volume he delivers for shipment by rail.

APPENDICE "TRPT-49"

DÉTERMINATION DES TAUX

1. Le principe essentiel de la loi, c'est de fixer les taux de transport annuels à un niveau qui permette de recouvrer les coûts admissibles des chemins de fer.
2. Tous les quatre ans, la CCT entreprend un examen général des coûts (paragraphe 1 et 3 de l'article 38) pour déterminer avec le plus de précision possible les coûts admissibles des chemins de fer. Entre ces examens, ces coûts sont rajustés à tous les ans au moyen d'indices établis par la CCT (article 39), et ces rajustements tiennent compte de nouveaux facteurs discernables tels que l'utilisation d'un nouveau port (alinéa 39(4)c) ou l'acquisition par l'État d'autres wagons-trémies, et des volumes de transport de grain prévus (alinéa 39(4)a).
3. Les coûts admissibles des chemins de fer pour une campagne agricole donnée sont divisés par les revenus que les chemins de fer auraient réalisés pendant cette campagne sous le régime du taux du Nid-de-Corbeau (paragraphe 1 de l'article 36), afin d'obtenir un facteur.

Par exemple, si les coûts admissibles sont de 750 millions de dollars au cours de cette campagne, le facteur serait alors 5.

Ce facteur est appliqué au "barème de référence" (soit celui du Nid-de-Corbeau) figurant à l'annexe II pour établir le barème de la campagne en question à l'aide duquel est fixé un taux précis pour les mouvements entre tout élévateur du réseau et les grands ports de l'Ouest.

4. Une fois les coûts admissibles des chemins de fer établis à chaque année, il est nécessaire de calculer les quote-parts respectives de l'État et des producteurs de grain (paragraphe 1 de l'article 37). L'État paie directement sa quote-part aux chemins de fer (paragraphe 1 de l'article 55), et les producteurs paient le solde lorsqu'ils livrent leur grain (paragraphe 3 de l'article 37).

5. L'engagement financier de l'État au titre d'une campagne agricole donnée est la somme de la subvention du Nid-de-Corbeau, qui s'élève à 651 millions de dollars, et de la part totale de l'État dans les augmentations de coûts qui se sont produites depuis l'année de référence 1981-1982 (paragraphe 1 de l'article 54).

Le quotient de l'engagement de l'État (déduction faite de l'indemnité CN pour cette campagne agricole) par les coûts admissibles des chemins de fer (déduction faite de la même indemnité) donne le pourcentage du taux de transport que les paiements de l'État couvriront pendant cette campagne agricole (paragraphe 2 de l'article 37).

Par exemple, si l'engagement de l'État s'élève à 775 millions de dollars et que les coûts admissibles pour la campagne agricole en question se chiffrent à 1 035 millions (déduction faite dans les deux cas de l'indemnité CN), le pourcentage du taux de transport que supportera l'État sera de 74,5%. La somme des 25,2% qui restent et qui englobent le taux du Nid-de-Corbeau et la part totale des producteurs dans les augmentations de coûts survenus depuis 1981-1982, et du coût de l'excédent du volume qui sera réellement transporté au cours de la campagne suivante sur 31,1 millions de tonnes représente la partie du taux de transport que paieront les expéditeurs de grain.

APPENDICE "TRPT-50"

CALENDRIER DE FIXATION DES TAUXAu plus tard le 28 février

L'administrateur fournit à la CCT les prévisions quantitatives, en tonnes, des mouvements de grain pour la campagne agricole qui débutera le 1er août (alinéa 18(1)a).

Au plus tard le 30 avril

La Commission canadienne des transports:

1. Estime le total auquel les coûts admissibles des chemins de fer s'élèveront au cours de la campagne agricole suivante, en tenant compte:
 - a) des variations de coûts des chemins de fer (paragraphe 2, 3 et 4 de l'article 39);
 - b) du nombre de tonnes de grain qui sera transporté selon l'estimation de l'administrateur (alinéa (3)a);
2. Fixe le barème pour la campagne agricole suivante (article 35) à un niveau qui permette de recouvrer les coûts admissibles des chemins de fer (article 36).

Au plus tard le 31 mai

Les chemins de fer déposent et publient leurs tarifs applicables à chaque point du réseau selon le barème fixé par la CCT (articles 42 et 43)

1er août

Les taux fixés pour la nouvelle campagne agricole entrent en vigueur.

Au plus tard le 15 avril

L'Administrateur fournit à la CCT les prévisions quantitatives révisées, en tonnes, des mouvements de grain pour la campagne agricole en cours (alinéa 18(1)b).

Au plus tard le 30 avril

La CCT détermine le montant du rajustement provisoire (paragraphe 54(1) et 37(2)), qui est alors ajouté ou soustrait de "l'engagement de l'État".

Le montant ainsi obtenu est ensuite divisé par les coûts admissibles estimatifs des chemins de fer pour la campagne agricole suivante: le quotient est le pourcentage rajusté du taux de transport que doit supporter l'État.

1er août

Les taux fixés pour la nouvelle campagne agricole en tenant compte du rajustement provisoire entrant en vigueur.

Au plus tard le 30 avril

La CCT détermine le volume de grain qui a été réellement transporté au cours de la campagne agricole précédente et fait un "rajustement définitif" au taux de transport fixé pour la campagne agricole suivante pour corriger tout écart entre les volumes prévu et réel de transport de la campagne agricole précédente.

Au plus tard le 1er août

Les taux fixés pour la nouvelle campagne agricole en tenant compte des rajustements provisoire et définitif entrant en vigueur.

Remarques

1. La prévision annuelle des coûts des chemins de fer que la CCT fait avec l'avis du CSTG (paragraphe 2 de l'article 39) pour la campagne agricole suivante est définitive; elle n'est pas rajustée en fonction des chiffres réels obtenus.
2. Les niveaux des taux et les corrections apportées en fonction du volume visent l'ensemble du réseau. Le taux de transport payé par un producteur n'est pas influencé par le volume qu'il livre pour être transporté par chemin de fer.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

Mr. Arthur Kroeger, sous-ministre;
Mr. Nick Mulder, administrateur, Administration cana-
dienne des transports de surface;
M. Denis Lefebvre, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 105

Tuesday, July 26, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 105

Le mardi 26 juillet 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

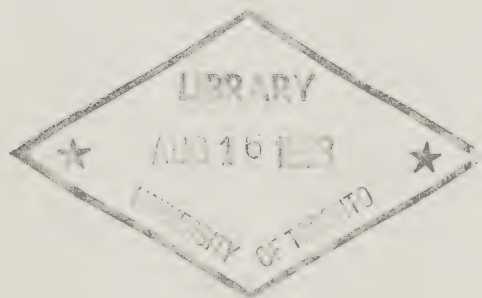
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Ralph Ferguson
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Éva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Douglas Neil
Alain Tardif
Claude Tessier

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Monday, July 4, 1983:

John M. Reid replaced Charles Turner

On Friday, July 15, 1983:

Claude Tessier replaced Normand Lapointe

On Monday, July 25, 1983:

Ralph Ferguson replaced John M. Reid

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le lundi 4 juillet 1983:

John M. Reid remplace Charles Turner

Le vendredi 15 juillet 1983:

Claude Tessier remplace Normand Lapointe

Le lundi 25 juillet 1983:

Ralph Ferguson remplace John M. Reid

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, June 29, 1983

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport be authorized to adjourn from place to place within Canada, during the month of August 1983, for the purpose of conducting public hearings on Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and that the necessary staff do accompany the Committee; and

That it be authorized to retain the services of such professional, stenographic and clerical staff as may be required during the consideration of Bill C-155.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 29 juin 1983

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à se déplacer dans diverses villes du Canada au cours du mois d'août 1983, pour tenir des audiences publiques sur le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et de se faire accompagner du personnel nécessaire; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services des employés professionnels, des sténographes et du personnel de bureau que pourrait nécessiter l'étude du projet de loi C-155.

ATTESTÉ

Le greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 26, 1983
(148)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:39 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Ferguson.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg: Professor Clay Gilson and Mr. Ed Tyrchniewicz, Head of the Department.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Professor Gilson made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 11:12 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:19 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

On motion of Mr. Flis it was agreed,—That a meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure be convened immediately.

At 1:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(149)

The Standing Committee on Transport met at 2:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Canadian Cattlemen's Association: Mr. Gary Jones, President and Mr. Charles Gracey, Manager. *From the Canadian Trucking Association:* Mr. A.K. MacLaren, Executive Director; Mr. Robert Drinnan, General Manager, Alberta Trucking Association; Mr. Cal Udell,

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 JUILLET 1983
(148)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h39 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Ferguson.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, recherchiste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du Département d'agro-économie, Université du Manitoba, Winnipeg: M. Clay Gilson, professeur, et M. Ed Tyrchniewicz, chef du département.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Gilson fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 11h12, les travaux sont suspendus pour reprendre à 11h19.

L'interrogatoire reprend.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Qu'une réunion du Sous-comité du programme et de la procédure soit convoquée immédiatement.

A 13h02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(149)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, recherchiste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De l'Association canadienne des éleveurs de bétail: M. Gary Jones, président, et M. Charles Gracey, directeur. *De l'Association canadienne du camionnage:* M. A.K. MacLaren, directeur exécutif; M. Robert Drinnan, directeur général, «*Alberta Trucking Association*»; M. Cal

President, Continental Trucking Limited, Saskatoon, Director, Saskatoon Trucking Association; Mr. R.J. Lewis, Past President of CTA, Past President of Saskatchewan Trucking Association and presently a consultant to CTA. *From The Canadian Manufacturers' Association*: Mr. J. Ernest Magee, Chairman, CMA Transportation Committee, Manager, Special Projects and Rail Negotiations, Procter & Gamble Incorporated; Mr. Graeme Hughes, Executive Vice-President and Secretary, CMA.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Gary Jones from the Canadian Cattlemen's Association made a statement.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian Cattlemen's Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-51"*)

The witnesses from the Canadian Cattlemen's Association answered questions.

Messrs. MacLaren and Drinnan from the Canadian Trucking Association made statements.

The witnesses from the Canadian Trucking Association answered questions.

It was agreed,—That the following briefs be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Brief submitted by the Canadian Trucking Association. (*See Appendix "TRPT-52"*)
2. Brief submitted by The Canadian Manufacturers' Association. (*See Appendix "TRPT-53"*)

Mr. Magee from The Canadian Manufacturer's Association made a statement.

The witnesses from The Manufacturers' Association answered questions.

On motion of Mr. Dion (*Portneuf*), seconded by Mr. Mayer, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Professor Clay Gilson and Dr. Ed Tychniewicz, Head, Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg, who appeared before the Standing Committee on Transport On Tuesday, July 26, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

At 6:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Udell, président, «*Continental Trucking Limited*», Saskatoon, directeur, «*Saskatoon Trucking Association*»; M. R.J. Lewis, ancien président de l'ACC et de la «*Saskatchewan Trucking Association*» et, actuellement conseiller auprès de l'ACC. *De l'Association des manufacturiers canadiens*: M. J. Ernest Magee, président, Comité des transports de l'AMC; directeur Projets spéciaux et négociations avec les chemins de fer, Procter & Gamble Inc.; M. Graeme Hughes, vice-président et secrétaire de l'AMC.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Gary Jones, de l'Association canadienne des éleveurs de bétail, fait une déclaration.

IL est convenu,—Que le mémoire soumis par l'Association canadienne des éleveurs de bétail soit publié en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-51"*)

Les témoins de l'Association canadienne des éleveurs de bétail répondent aux questions.

MM. MacLaren et Drinnan, de l'Association canadienne du camionnage, font une déclaration.

Les témoins de l'Association canadienne du camionnage répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les mémoires suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Mémoire soumis par l'Association canadienne du camionnage (*Voir Appendice "TRPT-52"*)
2. Mémoire soumis par l'Association des manufacturiers canadiens (*Voir Appendice "TRPT-53"*)

M. Magee, de l'Association des manufacturiers canadiens, fait une déclaration.

Les témoins de l'Association des manufacturiers répondent aux questions.

Sur motion de M. Dion (*Portneuf*), appuyé par M. Mayer, il est convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de subsistance soient remboursés à M. Clay Gilson, professeur, et à M. Ed Tychniewicz, chef du Département d'agro-économie, Université du Manitoba, à Winnipeg, qui ont comparu devant le Comité permanent des transports le mardi 26 juillet 1983 relativement au projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

A 18h17, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, July 26, 1983

• 0937

The Chairman: Order please.

Will the cameras please leave now. I am overjoyed to be back.

The committee can hear evidence without a quorum being present provided there are representatives from the government party and the Official Opposition party. We have that requirement fulfilled. We are resuming, this morning, consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

I have the pleasure this morning to welcome Professor Clay Gilson, and Dr. Ed Tyrczniewicz, Head of the Department of Agricultural Economics, University of Manitoba in Winnipeg. Dr. Gilson, of course, is no stranger to members of parliament who are interested in the transportation, shipping and handling of western grain. We welcome you this morning, Dr. Gilson and Dr. Tyrczniewicz, and I would ask you if you have an opening statement to make or if you would like us to go straight away to questions. Dr. Gilson.

Professor Clay Gilson (Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg): Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I could give a brief opening statement for a couple of reasons. This is a unique experience for me and perhaps by making the opening statement it will allow me to get adjusted to the committee's proceedings. It will also permit me to give a little of the background and some of the overview that guided our work. If you would permit me I will make an opening statement.

The Chairman: Certainly sir.

Professor Gilson: The consultation process I was identified with, as you know, was initiated on February 8, 1982. The thing to keep in mind is that it was not of course the beginning of the debate on western grain transportation problems and issues, but was simply one important event in a long series of evolving developments. The history of events go way back. As we know, the first real signs of the fundamental problems began to surface during the late 1950s, as I read the story, and I think the basic problem began with inflation. As a matter of fact, if there had been no inflation, it is unlikely that a coalition would have emerged. As inflation increased, the gap between the statutory rates, as we know them, and the actual cost of transporting grain from the Prairies widened accordingly. It was this basic problem and a number of associated issues that led to a proliferation of special studies, royal commissions and task force reports, and to the development of a series of ad hoc emergency programs during the latter part of the 1960s and throughout the decade of the 1970s.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 26 juillet 1983

Le président: À l'ordre.

Je demanderais aux caméramen de se retirer maintenant. Je suis enchanté d'être de retour.

Le Comité peut recevoir des témoignages même si nous n'avons pas quorum, pourvu qu'il y ait des représentants du parti gouvernemental et du parti de l'opposition officielle. Cette condition est satisfaite. Nous reprenons ce matin l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

J'ai le plaisir d'accueillir ce matin le professeur Clay Gilson, et M. Ed Tyrczniewicz, chef du Département d'économie agricole, Université du Manitoba, à Winnipeg. M. Gilson, bien sûr, est bien connu des membres qui s'intéressent au transport, à l'expédition et à la manutention du grain de l'Ouest. Nous sommes heureux de vous voir, ce matin, monsieur Gilson et monsieur Tyrczniewicz. Avez-vous une déclaration introductive à faire ou préférez-vous que nous passions immédiatement aux questions. Monsieur Gilson.

M. Clay Gilson (département d'économie agricole, Université du Manitoba, Winnipeg): Merci, monsieur le président. Je pourrais peut-être faire une déclaration d'ouverture pour un certain nombre de raisons. C'est pour moi une expérience tout à fait particulière et ma déclaration initiale me permettra peut-être de me faire aux travaux du Comité. Cela me permettra aussi de vous donner un petit peu de l'historique et un aperçu de ce qui a orienté nos travaux. Si vous me le permettez, je ferai une déclaration introductive.

Le président: Bien sûr, monsieur.

M. Gilson: Le processus de consultation auquel j'ai été identifié, comme vous savez, remonte au 8 février 1982. Il faut se rappeler qu'il ne s'agissait pas, naturellement, du lancement du débat sur les problèmes et les questions de transport du grain de l'Ouest, mais tout simplement d'un événement important s'inscrivant dans une longue évolution. L'historique des événements remonte loin. Comme nous le savons tous, les premiers véritables indices des problèmes fondamentaux ont commencé à se manifester à la fin des années 50, si ma perception est juste, et je pense que le problème de base vient de l'inflation. De fait, s'il n'y avait pas eu d'inflation, il est peu probable qu'une coalition se soit formée. Au fur et à mesure qu'a progressé l'inflation, l'écart entre les taux statistiques que nous connaissons et le coût réel du transport du grain depuis les Prairies n'a cessé de s'élargir. C'est ce problème fondamental et un certain nombre de questions connexes qui ont mené à la prolifération d'études spéciales, de commissions royales d'enquête et de rapports de groupes de travail, et à la mise au point de tout un train de programmes spéciaux d'urgence à la fin des années 60 et tout au long des années 70.

[Texte]

• 0940

During more recent years, several proposals have been made to deal with the western grain transportation problem in its broadest sense. While these many proposals advocated a variety of remedies for the problem, they had several things in common: that a comprehensive approach or policy was needed, that the federal government must take the major initiative in developing such a comprehensive policy and that the federal government should consult very closely with the western farm organizations and the railways in whatever initiative it undertook.

It would be fair to conclude that the February 8, 1982, consultations and the federal government statement that was issued at that time had been preceded by almost 20 years of preparation, study and debate. There was a widespread feeling that the time had come to act and that it was the responsibility of the federal government to initiate that action.

A few comments relating to the consultation process itself would appear to be in order. The consultation process was to be restricted insofar as I was concerned to the major western farm organizations and the two national railways. Ten western farm organizations and the two national railways accepted the invitation to participate. The National Farmers Union was invited and declined to participate, but that organization did submit a major brief to the consultations. The consultations, of course, were to be completed by the end of May 1982. In fact, the report was submitted on June 14, I believe.

Another thing to note about the consultations, Mr. Chairman, was that there were seven major principles set down to guide the consultations, and I regard them as the major policy and financial parameters that were established by the federal government to guide the consultation process. And it is important to emphasize that these principles provided the fence lines within which the consultations were to take place and the recommendations were to be made.

Several basic questions and problems were to be discussed during the consultations and recommendations made accordingly. The more important questions, and there are many, but four of them in particular, were as follows: first, to determine the size of the Crow gap, if I can use that term, in the base year 1981-1982; second, following that, to determine how the Crow benefit was to be disbursed, that is, to railways, to the producers or whatever; third, to determine how the producers, the railways and the federal government were to share future costs; and fourth, to determine how railway performance and service were to be guaranteed.

Some comments, Mr. Chairman, which I made at the beginning of the consultations, reflected the concerns and challenges we faced as we began our discussions on one of the more important and complex issues confronting western Canadians in several decades. Let me just quote very briefly from a statement at that time, because I think it reflected that concern:

[Traduction]

Ces dernières années, il y a eu plusieurs propositions relatives au problème du transport du grain de l'Ouest dans son sens le plus large. Ces nombreuses propositions préconisaient divers remèdes, mais elles avaient plusieurs choses en commun: qu'il fallait une approche ou une politique globale, que le gouvernement fédéral doit être le premier à prendre l'initiative d'une telle politique globale, et qu'il doit avoir, dans toutes ses initiatives, d'étroites consultations avec les organismes agricoles de l'Ouest et les chemins de fer.

Il semblerait juste de conclure que le 8 février 1982, les consultations et la déclaration que le gouvernement fédéral a faite à ce moment-là avaient été précédées de presque 20 ans de préparatifs, d'études et de débats. Selon le sentiment général, il était temps d'agir et le gouvernement fédéral se devait de prendre ces mesures.

Il y aurait lieu de faire quelques observations touchant le processus même de consultation. La consultation devait se limiter, en ce qui me concernait, aux grands organismes agricoles de l'Ouest et aux deux chemins de fer nationaux. Dix organismes agricoles de l'Ouest et les deux chemins de fer nationaux ont accepté l'invitation d'y participer. Le *Canadian Farmers' Union* a refusé l'invitation, mais a quand même présenté un important mémoire dans le cadre des consultations. Les consultations, bien sûr, devaient prendre fin à la fin de mai 1982. De fait, le rapport a été présenté, sauf erreur, le 14 juin.

Un autre point à noter au sujet des consultations, monsieur le président, c'est qu'elles étaient orientées suivant sept grands principes, que je considère comme les principaux paramètres que le gouvernement fédéral avait fixés en matière de politique et de finance pour orienter le processus de consultation. Et il importe de souligner que ces principes ont constitué les lignes de démarcation du cadre dans lequel devaient se dérouler les consultations et être formulées les recommandations.

Les consultations devaient permettre d'examiner plusieurs questions et problèmes fondamentaux et de formuler les recommandations appropriées. Parmi les questions les plus importantes—et elles sont nombreuses—il y en a quatre en particulier, qui sont les suivantes: Premièrement, déterminer l'écart du Nid-de-Corbeau, si vous me permettez ce terme, dans l'année de référence 1981-1982; deuxièmement, déterminer ensuite comment déboursier la subvention du Nid-de-Corbeau, à savoir aux chemins de fer, aux producteurs ou à quelqu'un d'autre; troisièmement, déterminer comment les producteurs, les chemins de fer et le gouvernement fédéral se partageraient les coûts futurs; et quatrièmement, déterminer comment seraient garantis les résultats et le service des chemins de fer.

Monsieur le président, certaines des observations que j'ai faites au début des consultations traduisaient les soucis et les défis auxquels nous faisons face lorsque nous avons entamé nos discussions sur l'une des questions les plus importantes et les plus complexes qui se posaient aux Canadiens de l'Ouest depuis plusieurs décennies. Permettez-moi de citer très

[Text]

It is difficult to imagine an issue with so many dimensions: historical, agricultural, social, economic and yes, political. Our task is to find a workable consensus. In the final analysis, a mutually acceptable solution will have far more cohesiveness and will be far more sensitive to the needs and concerns of western Canada than any policy or legislation imposed on that region.

Of course, the mutually acceptable solution will not be easy to reach. Those of you who have been on the firing line during these past few months know better than I how heated and emotional the discussions have been. We are joined together in these discussions not by treaty, force or a majority vote, but by the common recognition that the consequences of inaction or failure would be horrendous for western Canada. We face a unique challenge, a challenge of opportunity. I have no doubt that we can provide the foundation on which the federal government can develop the type of legislation and program that will solve our grain transportation problems, and that it will be done in a way that will command the support of the many groups and constituencies which all of you represent in these discussions.

• 0945

That was an excerpt from a statement to the group at the beginning of our consultations.

Now in writing the final report, Mr. Chairman, I was conditioned by a number of important factors and considerations:

(1) First and foremost, the results of the consultations with the major western farm organizations and the two national railways were basic to the report.

(2) The financial and policy fence lines set by the federal government when it made its policy statement on February 8, 1982, set outer boundaries for the types of recommendations that could be made. I will return to that later.

(3) The recommendations for change should be as resource-neutral as possible in terms of their effect on the type of agriculture practised in western Canada.

(4) Any policy changes, whatever they turn out to be, should not be abrupt changes; they should be instituted gradually.

(5) Those hurt or disadvantaged by the policy changes should be compensated insofar as possible for those disadvantages.

(6) The federal government had to have a heavy and continuing commitment to the western grain transportation system.

[Translation]

brèvement une déclaration faite à l'époque, qui, à mon sens, traduit bien ce souci:

Il est difficile d'imaginer une question qui ait de si nombreuses dimensions: historiques, agricoles, sociales, économiques et, oui, politiques. Notre tâche consistait à trouver un consensus réalisable. En dernière analyse, une solution mutuellement acceptable sur celle qui présentera beaucoup de cohésion et sera beaucoup plus sensible aux besoins et aux préoccupations de l'Ouest canadien que toute autre politique ou mesure législative imposée à cette région.

Naturellement, la solution mutuellement acceptable ne sera pas facile à trouver. C'eux d'entre vous qui ont été sur la ligne de feu au cours des quelques derniers mois savent mieux que moi combien les discussions ont été enflammées et chargées d'émotion. Si nous nous retrouvons à la même table de discussion, ce n'est pas en vertu d'un traité, par la force ou par un vote majoritaire, mais parce que nous reconnaissons de part et d'autre que les conséquences de l'inaction ou de l'échec seraient terribles pour l'Ouest canadien. Nous faisons face à un défi tout à fait particulier, à un défi d'opportunité, je ne doute pas du tout que nous puissions aménager la fondation sur laquelle le gouvernement fédéral peut asseoir le genre de loi et de programme qui résoudra nos problèmes de transport du grain, et que cela se fera d'une façon qui ralliera l'appui des nombreux groupes et des nombreux intérêts que vous représentez tous dans ces débats.

C'était là un extrait d'une déclaration faite devant le groupe au début de nos consultations.

Dans la rédaction du rapport final, monsieur le président, je me suis inspiré d'un certain nombre de facteurs et de considérations importants.

(1) D'abord et avant tout, les résultats des consultations avec les grands organismes agricoles de l'Ouest et les deux chemins de fer nationaux ont été à la base même du rapport.

(2) Les lignes de démarcation en matière de finances et de politique établies par le gouvernement fédéral lors de sa déclaration de principe du 8 février 1982 ont fixé les limites extérieures des types de recommandations possibles. J'y reviendrai plus tard.

(3) Les recommandations de changements devaient être aussi neutres que possible sur le plan des ressources en ce qui concerne le type d'agriculture pratiquée dans l'Ouest canadien.

(4) Les changements de politique, quels qu'ils soient, ne devaient pas être abrupts; il fallait plutôt les instituer graduellement.

(5) Il y avait lieu de compenser, dans la mesure du possible, les parties désavantagées par les changements de politique.

(6) Le gouvernement fédéral devait prendre un engagement financier important et permanent envers le réseau de transport de grain de l'Ouest.

[Texte]

(7) The sharing of future costs by the producer should reflect insofar as possible the inherent instability of the agriculture industry and the producers' capacity to carry additional costs.

(8) Producers should be shielded beyond some point against broad and unusual exposure to inflationary forces in the economy—that excessive inflationary conditions could not be resolved within the grain transportation system.

Now when I submitted my report on June 14, 1982, I recognized that it was not a pronouncement on policy or that it would necessarily produce complete unanimity throughout the country. It would have been naive to think that complete consensus would ever have been possible on a topic as complex, far-reaching, and controversial as western grain transportation policy. But I sincerely believe that the hybrid proposal for the payment of the Crow benefit, the maximum limits on inflation rates to be carried by the producers, the agricultural adjustment payments, the relatively long transition period for policy changes, the provision for the monitoring of railway performance and service, the establishment of implementation task forces, and the major review called for in 1985-1986 and every four or five years thereafter would have provided the basis on which a comprehensive policy could have been developed for the western grain transportation system.

I can honestly tell you that the representatives involved in the consultation process were as constructive and helpful as they could possibly have been, given the legitimate and understandable differences that existed among the various groups.

We stretched as far as we could, both within the consultation process and in my final report, to reach as much common ground as possible as the basis for policy. Events that have transpired since the submission of my report in June 1982 reflect the serious and continuing concerns and problems associated with the western grain transportation system, but I sincerely hope that these problems do not overshadow the fundamental strengths and real opportunities for growth and development in this important sector of the Canadian economy. We all know that a healthy transportation system and a healthy agricultural industry are vital to the nation's future progress and prosperity and, I might emphasize, not only in western Canada but in the country as a whole.

• 0950

I think, Mr. Chairman, I will leave the statement at that. I would conclude only by emphasizing that much had transpired prior to the consultation process and, of course, much has transpired since June 14, 1982.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Gilson.

Just before I go to questions by members, I would like to remind members of the Subcommittee on Procedure and Agenda that there will be a meeting of that subcommittee

[Traduction]

(7) Le partage des coûts futurs avec le producteur devait refléter dans toute la mesure du possible l'instabilité inhérente de l'industrie agricole et la capacité des producteurs d'assumer des frais supplémentaires.

(8) Au-delà d'un certain point, il fallait mettre les producteurs à l'abri des grands risques inhabituels que comportent les forces inflationnistes de l'économie—certaines conditions inflationnistes excessives ne pouvant être réglées dans le cadre du réseau de transport du grain.

Or, quand j'ai présenté mon rapport le 14 juin 1982, j'ai reconnu qu'il ne s'agissait pas d'une affirmation de politique ni qu'il ferait nécessairement l'unanimité dans l'ensemble du pays. Il eût été naïf de ma part de croire qu'il serait jamais possible de faire consensus sur une question aussi complexe, d'une aussi grande portée, et aussi controversée que la politique de transport du grain de l'Ouest. Mais je crois sincèrement que la proposition hybride relative au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau, les limites maximales touchant les taux d'inflation à assumer par les producteurs, les paiements de rajustement, la période de transition relativement longue pour les changements de politique, la disposition relative au suivi du résultat et du service des chemins de fer, l'établissement de groupes de mise en oeuvre, et le grand examen, prévu pour 1985-1986 et tous les quatre ou cinq ans par la suite, auraient constitué la base sur laquelle on aurait pu asseoir une politique globale pour le réseau de transport du grain de l'Ouest.

Je puis honnêtement vous dire que les intervenants dans le processus de consultation est été aussi constructifs et utiles qu'ils l'ont pu, compte tenu des différends légitimes et fort compréhensibles qui opposaient les divers groupes.

Nous n'avons négligé aucun effort, tant dans le processus de consultation que dans mon rapport final, pour réaliser le meilleur terrain d'entente possible comme base de la politique. Les événements qui ont transpiré depuis la présentation de mon rapport en juin 1982 traduisent les préoccupations et les problèmes graves et permanents qui sont liés au réseau de transport du grain de l'Ouest, mais j'espère sincèrement que ces problèmes ne masquent pas les forces fondamentales et les occasions véritables de croissance et de développement dans cet important secteur de l'économie canadienne. Nous savons tous qu'il est capital pour le progrès et la prospérité futurs de la nation d'avoir un bon réseau de transport et une bonne industrie agricole, non seulement, et j'insiste là-dessus, dans l'Ouest canadien, mais aussi dans l'ensemble du pays.

Je crois, monsieur le président, que je vais m'arrêter là. Je conclurais en soulignant tout simplement qu'il y a beaucoup de choses qui ont transpiré avant le processus de consultation et, naturellement, depuis le 14 juin 1982.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gilson.

Avant de passer aux questions des membres, j'aimerais rappeler aux membres du Sous-comité de la procédure et du programme que ce sous-comité se réunira immédiatement

[Text]

immediately following this meeting, here in this room. I will ask you to make another sacrifice on behalf of the legislation by accepting sandwiches and coffee for lunch.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a point of order regarding the subcommittee meeting, I imagine the clerk and the staff have compiled a list of all those who have requested to appear. Could we have that list beforehand so we can look at it prior to the subcommittee meeting?

The Chairman: Certainly. The answer is yes to both parts of your question.

Mr. Benjamin: Fine. If it could be passed around during the course of the hearing this morning it would be helpful I think to all members.

The Chairman: It will be done. Is that all?

Mr. Benjamin: I guess the final details are ready on the itinerary of the committee?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Would you prefer, Mr. Chairman, to deal with the matter of witnesses that the committee wishes to invite? Will you deal with it now or would you rather I raised it at the steering committee meeting?

The Chairman: I would prefer it be done at the subcommittee meeting. Otherwise, it seems to me we are wasting the time of the witnesses we have invited here and the time of those members who have questions to put to Dr. Gilson and/or Dr. Tyrchniewicz; so either . . .

Mr. Benjamin: I would like a report, Mr. Chairman, on I think five other witnesses or groups I suggested we invite to appear, namely the Department of Agriculture, the Department of the Environment, the Department of Energy, Mines and Resources, the Canadian Wheat Board and the Canadian Board of Grain Commissioners. Have we had any results on that?

The Chairman: I will again discuss that with you in the subcommittee at 12.30 p.m. or immediately following this meeting, whichever comes first.

We will start our questioning with Mr. Mazankowski, and I will be limiting the questioning to 15 minutes.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. May I also welcome you to the committee, Dr. Gilson. This is the first of the summer session and I cannot think of anyone more appropriate to start out the hearings than to have you before us.

Dr. Gilson, in your comments this morning and throughout your report, you stress the need for a comprehensive solution and the need to remove the anomalies and distortions. Given the fact there has been a rather substantial deviation from the recommendations that you proposed, contained in the legislation that we are now dealing with, I would suspect that you would be somewhat disappointed, if not outright opposed to a very, very important aspect of the piece of legislation before us, particularly when you point out in Section 4 of your report

[Translation]

après notre réunion, dans cette salle même. Je vais vous demander de consentir un autre sacrifice au programme législatif en acceptant de luncher aux sandwichs et au café.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Question de règlement touchant la réunion du Sous-comité. J'imagine que le greffier et le personnel ont dressé une liste de tous ceux qui ont demandé à comparaître. Pourrions-nous avoir cette liste au préalable, de manière à pouvoir l'examiner avant la réunion du sous-comité?

Le président: Bien sûr. La réponse est oui aux deux parties de votre question.

M. Benjamin: Très bien. Si on pouvait la faire circuler au cours de la séance de ce matin, cela serait utile, je pense, pour tous les membres.

Le président: Ce sera fait. Est-ce tout?

M. Benjamin: Je suppose que l'itinéraire du comité est définitivement arrêté?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Préféreriez-vous, monsieur le président, traiter de la question des témoins que le comité désire inviter? Voulez-vous en parler, ou préférez-vous que je soulève la question à la réunion du comité directeur?

Le président: Je préférerais que cela se fasse à la réunion du sous-comité. Autrement, il me semble que nous faisons perdre le temps de nos témoins et le temps des membres qui ont des questions à poser à M. Gilson et à M. Tyrchniewicz; donc soit . . .

M. Benjamin: J'aimerais savoir ce qu'il en est, monsieur le président, sur cinq, je pense, autres témoins ou groupes que j'ai proposé d'inviter à comparaître, à savoir le ministère de l'Agriculture, le ministère de l'Environnement, le ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources, la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains. Avons-nous des résultats à ce sujet?

Le président: Je vous en reparlerai au sous-comité à 12h30 ou tout de suite après notre séance, à la première occasion.

Nous allons commencer notre période de questions avec M. Mazankowski, et je limiterai les interrogatoires à 15 minutes.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le présiprésident. Je vous souhaite la bienvenue au comité, monsieur Gilson. C'est la première de nos séances d'été et je ne crois pas qu'il y ait une personne plus indiquée que vous pour commencer nos audiences.

Monsieur Gilson, dans vos commentaires ce matin et tout au long de votre rapport, vous insistez sur la nécessité d'une solution globale et sur la nécessité de supprimer les anomalies et les distorsions. Étant donné que la mesure législative dont nous sommes saisis s'écarte sensiblement des recommandations que vous aviez faites, je suppose que vous êtes quelque peu déçu, sinon farouchement opposé à un aspect très très important de cette mesure législative, notamment lorsque vous signalez, à la section 4 de votre rapport, que si le déficit ou la

[Texte]

that if the revenue shortfall or Crow benefit is paid directly to the railways, all of the current problems of distortions with respect to the livestock and processing sector will remain and not only remain but perhaps be even further distorted. Given that fact, how do you feel about that substantive change in terms of your total report you presented?

• 0955

Professor Gilson: Perhaps, Mr. Chairman, in addressing the question, it would be appropriate to fill in a little bit of the background that I was working against in coming to the recommendations.

When I started on February 8, 1982, as I stressed in the opening statement, that was really only a further event in the long series of discussions. We should remind ourselves that, through the latter part of the 1970s, the farm organizations had made a serious attempt to try to develop some sort of comprehensive approach which would deal with the problem of developing an adequate transportation system within the context of the type of agriculture we have in western Canada. More particularly, I would refer you to the events around 1979-1980, when the western farm organizations in particular made a serious attempt to try to develop some sort of basis on which a transportation policy could be developed.

When I read the discussions and looked at that, it was clear that a number of issues and a number of questions had to be confronted in developing this so-called comprehensive policy. One of the questions that was recognized at the outset—I think it is implied in your question—was this whole matter of how one could deal with closing the Crow gap, if you like, and at the same time maintain a type of system that would be as resource-neutral as possible.

There was a major proposal developed at that time which would try to fill the Crow gap and, at the same time, recognize that there would be some implications if the payments were made to the railways for the livestock industry.

It was against that background, that concern, and those questions which were raised, that I decided this was not just an issue at that time but an issue which had been addressed for a number of years.

So that is why I recognized at the very beginning that in the consultation process, what with the organizations represented there, there was a divergence of opinion as to how in particular the payments ought to be handled. In fact, to be honest, that was the most difficult issue throughout the whole consultation process. There are many difficult issues, but this matter of how to disperse the Crow benefit had to be the most difficult and the most controversial.

Recognizing the divergences and recognizing a bit of the history, eventually I came to what we call the hybrid proposal, namely that we should start to pay the Crow benefit to the railways and gradually phase it toward paying the producers.

[Traduction]

subvention du Nid-de-Corbeau est versé directement aux chemins de fer, tous les problèmes actuels de distorsion à l'égard du secteur de l'élevage et de la préparation alimentaire subsisteront et seront peut-être déformés encore davantage. Par conséquent, quel est votre sentiment sur le changement considérable par rapport à l'ensemble des recommandations que vous avez présentées?

M. Gilson: Monsieur le président, il conviendrait peut-être, avant d'aborder cette question, de dire un mot du contexte dans lequel je travaillais lors de mes recommandations.

Lorsque j'ai commencé le 8 février 1982, comme je l'ai fait valoir dans ma déclaration introductive, il ne s'agissait en réalité que d'une autre étape d'une longue série de discussions. Il y a lieu de se rappeler que, jusqu'à la fin des années 1970, les organismes agricoles avaient fait un effort sérieux pour en arriver à une approche globale quelconque pour traiter du problème d'un réseau de transport convenable dans le contexte du type d'agriculture que nous avons dans l'Ouest canadien. Plus particulièrement, je vous rappelle les événements de 1979-1980, époque où les organismes agricoles de l'Ouest en particulier ont fait un sérieux effort pour chercher à réaliser une base quelconque sur laquelle asseoir une politique de transport.

Lorsque j'ai lu le compte rendu des discussions et que je m'y suis arrêté, il m'est apparu évident qu'il fallait confronter un certain nombre de questions et de problèmes pour arriver à élaborer cette politique dite globale. L'une des questions qui s'est posée dès le départ—je pense que cela est implicite dans votre question—était de savoir comment arriver à refermer l'écart du Nid-de-Corbeau, si vous voulez, tout en assurant un type de réseau qui serait aussi neutre que possible sur le plan des ressources.

À l'époque, on a élaboré une importante proposition visant à combler l'écart du Nid-de-Corbeau tout en reconnaissant que si les paiements étaient versés aux chemins de fer pour l'industrie de l'élevage, cela aurait certaines répercussions.

C'est dans ce contexte, à la lumière de cette préoccupation et des questions qui ont été soulevées, que j'ai décidé que ce n'était pas seulement une question d'actualité à l'époque mais une question à l'étude depuis plusieurs années.

C'est pourquoi j'ai reconnu dès le départ que dans le processus de consultation, compte tenu des organismes représentés, il y avait une divergence de vues, notamment sur la façon d'effectuer les versements. De fait, pour être honnête, cela a été la question la plus difficile tout au long du processus de consultation. Les questions difficiles ne manquent pas, mais celle de savoir comment distribuer la subvention du Nid-de-Corbeau est sans aucun doute la plus difficile et la plus controversée.

Reconnaissant les divergences et compte tenu de la petite histoire, j'ai fini par en venir à ce que nous appelons la proposition hybride, à savoir qu'il faut commencer à payer la

[Text]

I would like to point out, sir, that we knew that there would be a transfer of income among the sectors. That is why we put into the report a recommendation that there should be agricultural adjustment payments up to, I believe, about 1988-1989. I stressed that throughout the report. We recognized that there had been a major policy existent for a long time, and that if changes were to be made, they should be made gradually; there should be a transition period, and, insofar as possible, any hurts, if you like, or disadvantages created by it should be offset by certain types of policies. That agricultural adjustment payment was one of them.

So when you look at the recommendation we made, you have to look at the whole set of recommendations that go with it. Agricultural adjustment payments are one part of it.

Fundamentally then, to come to your question, the concern was how to keep the policy as resource-neutral as possible, while recognizing at the same time, of course, the legitimate differences which were represented in the consultation process.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Gilson, you stressed in your opening remarks the seven major principles and the parameters within which you were to develop your report. I am concerned with one of those, namely principle number five. It clearly states that the challenge is to remove the economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate, and since that does not appear to have been achieved in the context of Bill C-155, with the payment now being made directly to the railroads without any suggestion of an agricultural adjustment fund, surely the bill we are dealing with fails to address that very, very important principle which I consider to be one of the cornerstones of the so-called comprehensive approach to resolving the Crowsnest Pass freight rate issue.

• 1000

Given that, how do you feel about the piece of legislation before us, because it not contain a solution to that very important question?

Professor Gilson: I guess all I could acknowledge would be to the extent that the Crow benefit would be paid to the railways directly. To that extent, the so-called distortions will continue. I would have to acknowledge that because that is stated in the report. I think that at the same time we would have to recognize that of course transportation is not the only issue that would dictate diversification in western Canada, although let me say that it is an important factor—it has to be. But I would have to acknowledge to the degree that the

[Translation]

subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer, quitte à la transférer graduellement aux producteurs.

J'aimerais vous signaler, monsieur, que nous savions qu'il y aurait un transfert de revenu entre les secteurs. C'est pourquoi le rapport renferme une recommandation suivant laquelle il doit y avoir des versements de rajustement agricole jusqu'en 1988-1989, sauf erreur. J'ai bien insisté là-dessus dans tout le rapport. Nous avons reconnu qu'il y avait une importance politique en vigueur depuis longtemps, et que, s'il fallait faire des changements, il fallait les réaliser graduellement; il devait y avoir une période de transition, et, dans la mesure du possible, tout préjudice, si vous voulez, ou inconvénient qui en découlerait devait être compensé par certains genres de politiques. Le versement de rajustement agricole était un de ces moyens.

Ainsi donc, c'est dans le contexte de tout le train de recommandations dans lequel est s'inscrit que vous devez étudier votre recommandation. Les versements de rajustement agricole n'en sont qu'un élément.

Fondamentalement donc, pour en revenir à votre question, le problème était de savoir comment faire en sorte que la politique soit aussi neutre que possible sur le plan des ressources, tout en reconnaissant, bien sûr, les intérêts légitimes variés représentés dans le processus de consultation.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Gilson, vous avez énoncé dans vos remarques introductives les sept grands principes et les paramètres qui ont orienté la rédaction de votre rapport. Je m'interroge sur l'un d'entre eux, le numéro cinq. Il dit clairement que le défi consiste à éliminer les distorsions économiques qui, au sein du secteur agricole, découlent du taux statutaire, et, puisque cela ne semble pas avoir été réalisé dans le contexte du projet de loi C-155, étant donné que le paiement se fait maintenant directement aux chemins de fer sans même qu'il soit question d'un fonds de rajustement agricole, il m'apparaît évident que le projet de loi dont nous sommes saisis n'aborde pas ce principe très très important que je considère comme l'une des pierres angulaires de l'approche dite globale qui permettra de résoudre la question des tarifs de transport de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Par conséquent, quel est votre sentiment sur la mesure législative dont nous sommes saisis, et qui ne renferme pas de solution à cette question très importante?

M. Gilson: Tout ce que je peux dire, je suppose, c'est que la subvention du Nid-de-Corbeau sera versée directement aux chemins de fer. En ce sens, les distorsions seront maintenues. Je dois le reconnaître parce que cela est écrit dans le rapport. Je pense qu'en même temps il faudrait reconnaître que le transport n'est pas, bien sûr, la seule question militant en faveur de la diversification dans l'Ouest canadien, mais permettez-moi d'affirmer que c'est un facteur important... il le faut. Mais je dois reconnaître que le critère de neutralité sur

[Texte]

resource neutrality criterion is missed, and to that extent there will be the continuing distortion in the process.

Mr. Mazankowski: Dr. Gilson, since the so-called hybrid solution you referred to is not contained in the bill, do you have any suggestions to advance to the committee which we might consider and which might be appropriate in addressing that problem?

Professor Gilson: It is difficult to answer . . .

Mr. Mazankowski: Perhaps I can narrow the question a little bit. In the course of your report you did make reference to a solution that might be considered, the producer freight credit option. While it has not been developed to any great extent, perhaps you might give the committee some indication as to whether you think that might be a way in which a solution to that problem might be developed.

Professor Gilson: Yes, we advanced in the report—you are right—two different ways of paying the producers, I guess, in a general way. One would be that you could pay the producers directly. But you are quite right, we have an alternative in the report, called the freight credit option. What would happen there is that the Crow benefit would be identified with a producer, would be put into a freight credit account, and then as the producer delivered grain to the elevator system he could draw down the account. Or, if he did not draw it down, as we said in the freight credit option, that benefit would go to him directly. In other words, he would have more flexibility; he would make, I guess, his own choice under that option. That is correct.

Mr. Mazankowski: I am just wondering, Dr. Gilson. This proposal was developed primarily on the basis of acreage or productive capacity. Can you tell the committee if any work was done in terms of developing that option on the basis of actual volume of grains?

Professor Gilson: I did not quite catch the tail-end of your question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The option you developed seems to be based upon the productive capacity of the land or an acreage payment. I am wondering if any work was done on developing that option on the basis of actual volumes, actual grain produced.

Professor Gilson: No. Let me explain what we did in several places in the report, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski. In that particular case we said that if payments are based on acreage, it should take the land base and productivity, and we suggested that crop insurance might be a good starting point to work out a productivity index that would reflect in part the value, the quality or the volume of the land.

Mr. Mazankowski: But you did nothing in terms of basing it on actual production, on actual volume?

[Traduction]

le plan des ressources n'est pas respecté et que, sur ce plan, il subsistera une distorsion dans le processus.

M. Mazankowski: Monsieur Gilson, puisque la solution dite hybride dont vous avez parlé ne figure pas dans le projet de loi, auriez-vous certaines idées à nous proposer pour l'étude de ce problème?

M. Gilson: Il est difficile de répondre . . .

M. Mazankowski: Je pourrais peut-être être un peu plus précis. Dans votre rapport, vous avez parlé d'une solution possible, soit l'option du crédit de transport pour le producteur. Vous n'en avez pas fait un long développement, mais vous pourriez peut-être indiquer au comité si, selon vous, cela pourrait être le point de départ d'une solution au problème.

M. Gilson: Oui, nous avons proposé dans le rapport—you avez bien raison—deux façons différentes de payer les producteurs, je suppose, de façon générale. La première serait de payer les producteurs directement. Mais vous avez bien raison, nous avons une autre solution de rechange dans le rapport, à savoir l'option du crédit de transport. Suivant cette option, la subvention du Nid-de-Corbeau serait rattachée à un producteur, versée à un compte de crédit de transport, et, au fur et à mesure que le producteur livrerait son grain aux éleveurs, il pourrait puiser dans le compte. Ou, s'il n'y puise pas, comme nous l'avons dit dans l'option du crédit de transport, cette prestation lui serait versée directement. En d'autres termes, il jouirait de plus de souplesse; je suppose qu'il ferait son choix suivant cette option. C'est juste.

M. Mazankowski: Je me le demande, monsieur Gilson. Cette proposition a été élaborée essentiellement en fonction de la superficie ou de la capacité de production. Pouvez-vous dire au comité si l'on a cherché à élaborer cette option en fonction du volume réel de grains?

M. Gilson: Je n'ai pas très bien saisi la fin de votre question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: L'option que vous avez élaborée semble fondée sur la capacité de production de la terre ou sur un paiement proportionnel à la superficie. Je me demande si vous avez cherché à élaborer cette option en fonction des volumes réels de grain produit.

M. Gilson: Non. Permettez-moi de vous expliquer ce que nous avons fait à plusieurs endroits du rapport, monsieur le président et monsieur Mazankowski. Dans ce cas particulier, nous avons dit que si les paiements sont fondés sur la superficie, il faut tenir compte de la terre et de la productivité, et nous avons exprimé l'avis que l'assurance-récoltes pourrait être un bon point de départ pour l'établissement d'un indice de productivité qui reflèterait partie la valeur, la qualité ou le volume de la terre.

M. Mazankowski: Mais vous n'avez pas envisagé de l'asseoir sur la production réelle, sur le volume réel?

[Text]

Professor Gilson: No, not in our report. By the way, we did say there should be a specific implementation task force set up to address the details of that very question. They have produced a report, but we did not do the actual detailed analysis.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Dr. Gilson, another area where the legislation and your recommendations seem to part company has to do with the level of producer payments. In your recommendation you advance a proposal where the producers would share up to a maximum of 3% in the annual increases of the railway costs up to the year 1985, 1986; after that period, anything over the 3% would be held to an aggregate total of 4.5%. The piece of legislation we have before us now is quite different. It uses the combination of three and six. Throughout the report you point out the difficulties farmers are having in terms of the vagaries of the weather, international markets and high input costs. You go into considerable detail about the difficulties and uncertainties the farmers face and stress the importance of the ability to pay. As this is another major deviation from the report, could you comment on it? Given the strong case you have made for the 3%, 4.5% formula, do you think the farmer can afford to pay the levels outlined in the bill?

Professor Gilson: You are quite right in noting that in the report a fair amount of attention had been paid to this matter, not only of inflation but of the capacity to pay, and you are quite right in saying we limited the payment to 3% up to 1985, 1986 and 4.5% thereafter. In fact, in two or three places in the report—and I do not apologize for it—we stress there is a point beyond which the inflationary problem could not be resolved within the grain transportation system. It was a matter of national monetary and fiscal policy, and I make no apologies for it. I was preoccupied with the problem.

Recall when we were holding our consultations and writing the report, the cost index, the inflation index was running at least 12%. If you look at one section of the report, I extrapolated 12% and it just goes off the end of the page. You cannot compound at 12% a year, for example, and expect that type of problem to be resolved within the grain transportation system. Hence the reason for limiting. There was a judgment call. I recall now that I was working within those financial fence lines set at the beginning of the consultations, \$3.2 billion, and was trying to balance the inflation problem against other concerns. We felt that in the long run it was important to make sure the producers were not exposed unduly to these inflationary forces. However, it was a judgment call and I recognize in the legislation a different judgment call on the capacity of farmers to carry the costs has been made in the legislation. All I can say is there is a limit at some point, and what is more important, a tremendous instability in Western Canada we have to keep in mind in terms of ability to pay. There are times when, as we know, there are excessive fluctuations in prices and/or yields and you will note again in the report we are quite sensitive and mindful of that. There had to be some protection.

[Translation]

M. Gilson: Non, pas dans notre rapport. Soit dit en passant, nous avons quand même dit qu'il y aurait lieu d'instituer un groupe de mise en oeuvre pour l'étude détaillée de cette question. Il a produit un rapport, mais nous n'avons pas fait l'analyse détaillée.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Gilson, il y a un autre secteur où le projet de loi semble s'écarter de vos recommandations, et c'est le niveau des versements aux producteurs. Dans votre recommandation, vous proposez que les producteurs assument jusqu'à 3 p. 100 des augmentations annuelles des coûts des chemins de fer jusqu'en 1985, 1986, après quoi l'excédent de 3 p. 100 devrait être limité à un total global de 4.5 p. 100. La mesure dont nous sommes saisis ne dit pas du tout cela. Elle utilise une combinaison de trois et six. Tout au long du rapport, vous faites ressortir les difficultés qu'éprouvent les agriculteurs du fait de l'incertitude du climat, des marchés internationaux et des coûts élevés des intrants. Vous traitez de façon très détaillée des difficultés et des incertitudes auxquelles font face les agriculteurs et vous insistez sur l'importance de leur capacité de payer. Comme il s'agit d'une autre dérogation importante à votre rapport, auriez-vous un commentaire à faire? Étant donné les solides arguments que vous avez invoqués en faveur de la formule des 3 p. 100, 4.5 p. 100, pensez-vous que l'agriculteur peut se permettre de payer les niveaux prévus dans le projet de loi?

M. Gilson: Vous avez bien raison de relever que le rapport traite assez longuement de cette question, non seulement de l'inflation, mais aussi de la capacité de payer, et vous avez bien raison de dire que nous avons limité le paiement à 3 p. 100 jusqu'en 1985, 1986, et à 4.5 p. 100 par la suite. De fait, à deux ou trois endroits du rapport—et je ne m'en excuse pas—nous faisons valoir qu'il existe un point au-delà duquel le problème de l'inflation ne saurait être réglé au sein du réseau de transport du grain. C'est une question de politique monétaire et budgétaire nationale, et je ne m'en excuse pas. J'étais préoccupé par le problème.

Souvenez-vous que lors de nos consultations et de la rédaction du rapport, l'indice du coût de la vie, l'indice d'inflation, était d'au moins 12 p. 100. Si vous étudiez une section du rapport, vous verrez que j'ai extrapolé 12 p. 100 jusqu'au bas de la page. Vous ne pouvez pas composer à 12 p. 100 par an, par exemple, et espérer que ce genre de problème se règle dans le cadre du réseau de transport du grain. D'où la raison de la limitation. C'était une affaire de jugement. Je me rappelle maintenant que je travaillais dans les limites financières fixées au début des consultations, soit 3.2 milliards de dollars, et que j'essayais d'équilibrer le problème de l'inflation et d'autres préoccupations. Nous avons cru qu'à la longue il importait de nous assurer que les producteurs ne seraient pas indûment exposés à ces forces inflationnistes. Cependant, c'était une question de jugement et je dois reconnaître que les auteurs du projet de loi ont jugé différemment de la capacité des agriculteurs de supporter les coûts. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il y a une limite, et, chose encore plus importante, une instabilité formidable dans l'Ouest canadien qu'il ne faut pas oublier pour ce qui est de la capacité de payer. Il vient un temps où, nous le savons, il y a des fluctuations excessives des prix ou des rendements et vous noterez encore une fois dans le

[Texte]

The Chairman: Your time is up, Mr. Mazankowski. Thank you. Mr. Loisel,le,

Mr. Loisel: Thank you. Dr. Gilson, could you tell us what the transportation cost represents as a percentage of the total cost of production?

• 1010

Professor Gilson: I will have to consult with my colleague on that.

The Chairman: Dr. Gilson, if you wish for your colleague to answer questions, he is quite free to do so, you know.

Professor Gilson: All right. You are asking, in terms of the farmer's total production costs, what the estimate of cost be?

Mr. Loisel: Under this rule and under your proposal.

Professor Gilson: I am just going to have to take a moment to collect my thoughts. I know the freight rate relative to price is running around 2.5% to 3%. I know farmers are probably now bearing about 17% to 18% of the total transportation cost at compensatory rates.

That is not quite your question. Your question is: So much an acre, how much of that would be transportation? I am afraid I just cannot give you a figure at the moment that I could have confidence in. If you wish, I will try to see if we can find that before we leave.

The Chairman: Before I go to Mr. Benjamin, I would like to ask you, Dr. Gilson, about the freight credit account that you talked about for farmers. I assume you mean that if the farmer did not ship grain in a particular year or if he did not wish a payment, it would be credited—he would receive a credit for it. Is that correct?

Professor Gilson: Yes, Mr. Chairman. Briefly, if there were \$1,000 credited to farmer A, it would be deposited in a freight credit account—the \$1,000. If he delivered grain to his elevator, he would draw that down. If he did not deliver—let us say he fed it all—then that \$1,000 would be paid to him according to our recommendation at the end of the crop year.

The Chairman: At the end of the crop year?

Professor Gilson: Yes.

The Chairman: And would that freight credit apply to the farmer, or to the production facility itself?

Professor Gilson: To the land.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, you have 15 minutes please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask this of Professor Gilson: your report is based on Mr. Snavey's three reports in calculating the costs of hauling grain. One of the

[Traduction]

rapport que nous y sommes très sensibles. Il fallait une certaine mesure de protection.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Mazankowski. Merci. Monsieur Loisel.

M. Loisel: Merci. Monsieur Gilson, pourriez-vous nous dire ce que représente le coût du transport en pourcentage du coût total de production?

M. Gilson: Il faut que je consulte mon collègue là-dessus.

Le président: Monsieur Gilson, si vous voulez laisser votre collègue répondre aux questions, libre à lui de le faire, vous savez.

M. Gilson: Très bien. Vous voulez savoir quelle est l'estimation du coût par rapport au coût de production total de l'agriculteur?

M. Loisel: En vertu de cette règle et en vertu de votre proposition.

M. Gilson: Il me faut un moment de réflexion. Je sais que le taux de transport par rapport au prix se situe aux alentours de 2,5 à 3 p. 100. Je sais que les agriculteurs supportent probablement actuellement environ 17 ou 18 p. 100 du coût total du transport aux taux compensatoires.

Mais ce n'est pas tout à fait votre question. Votre question est: à tant par acre, quelle proportion va au transport? Je crains bien de ne pouvoir vous citer de chiffre réaliste pour l'instant. Si vous voulez, je vais essayer de voir si nous pouvons le trouver avant de partir.

Le président: Avant de passer la parole à M. Benjamin, je voudrais vous poser, monsieur Gilson, une question au sujet du compte de crédit de transport dont vous avez parlé pour les agriculteurs. Je suppose que cela veut dire que si l'agriculteur n'expédiait pas de grain une année donnée ou s'il ne voulait pas de versement, le versement serait crédité, il recevrait un crédit. Est-ce exact?

M. Gilson: Oui, monsieur le président. En un mot, si l'on créditait 1,000 dollars à l'agriculteur A, cette somme, les 1,000 dollars, serait déposée dans un compte de crédit de transport. S'il livrait le grain à son élévateur, il la retirerait. S'il ne fait de livraisons, disons qu'il transforme son grain en provendes, alors ces 1,000 dollars lui seraient versés en vertu de notre recommandation à la fin de la campagne agricole.

Le président: À la fin de la campagne agricole?

M. Gilson: Oui.

Le président: Et ce crédit de transport s'appliquerait-il à l'agriculteur, ou à la ferme même?

M. Gilson: À la terre.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, vous avez quinze minutes, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser la question suivante au professeur Gilson: votre rapport est fondé sur les trois rapports de M. Snavey en ce qui concerne le

[Text]

principles of Mr. Snavelly's report was that railroads should be paid a return on investment on any subsidies they get from the government. Now, could you explain to me why the railway should be paid a return on what in effect is a subsidy from the taxpayers, something that they did not pay for or did not raise themselves? It is not investment capital; it is not investment funds that they raised either through their own resources or on the private market. It is a subsidy payment from the taxpayers. Now why should they get a return on that investment?

Professor Gilson: Let me be sure that I understand your question, Mr. Benjamin. You are saying that in the branch line rehabilitation program, for example, there were certain public investments made in the plan, and that your question would be: Should there be a return on the capital when it is public capital in that sense—a subsidy?

Mr. Benjamin: Yes—or any subsidy under this legislation or in your report or in Snavelly's report. Snavelly built in two returns on an investment; one was the 19%, and the other one was the 20%—what is euphemistically called overhead.

Professor Gilson: Yes.

Mr. Benjamin: So there are two built-in investment returns. What is the rationale for allowing them a profit on the subsidy?

Professor Gilson: Well, first of all, if I can find the section in the report I could refer you to the section where we discussed that very question. It was a matter of debate during the hearings, Mr. Benjamin. If I recall, in our report we did not recommend that the railways receive a return on capital that came in via—if it were a public source of funds. I think I went further in referring that to the Canadian Transport Commission for a ruling.

Is that right, Dr. Tyrczniewicz?

Mr. Ed Tyrczniewicz (Head, Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg): Yes, I believe it is.

Professor Gilson: And I think, as a matter of fact, Mr. Benjamin, it is not now counted as a part of the cost.

Mr. Benjamin: That is on branch line subsidies.

• 1015

Professor Gilson: Rehab assets, any of the rehab assets would not be counted, no.

Mr. Benjamin: But what is in this legislation is based upon your report and based upon Mr. Snavelly's report.

Professor Gilson: The first reading Bill C-155?

[Translation]

calcul des frais de transport du grain. Un des principes du rapport de M. Snavelly est que les chemins de fer doivent toucher un rendement sur l'investissement à l'occasion des subventions qu'ils reçoivent du gouvernement. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi le chemin de fer doit toucher quelque chose sur ce qui est effectivement une subvention des contribuables, sur un montant qu'il n'a pas payé et qu'il n'a pas réuni lui-même? Ce n'est pas du capital immobilisé; ce n'est pas une mise de fonds qu'il a réunie par ses propres ressources ou sur le marché privé. C'est une subvention des contribuables. Pourquoi devrait-il toucher quelque chose sur cet investissement?

M. Gilson: Je veux être sûr de bien comprendre votre question, monsieur Benjamin. Ce que vous dites, c'est que dans le programme de remise en état des embranchements, par exemple, il y a eu certains investissements publics. Votre question serait: doit-il y avoir un rendement sur le capital lorsqu'il s'agit d'un capital public, d'une subvention?

M. Benjamin: Oui... ou une subvention en vertu de ce projet de loi ou selon votre rapport ou selon le rapport de Snavelly. Snavelly a prévu deux rendements pour un même investissement; l'un de 19 p. 100, et l'autre de 20 p. 100 pour ce qu'il appelle, par euphémisme, les frais généraux.

M. Gilson: Oui.

M. Benjamin: Il y a donc deux rendements de l'investissement. Comment justifie-t-on un bénéfice sur la subvention?

M. Gilson: Ma foi, tout d'abord, je vous renverrai à la section du rapport, si je puis la trouver, où nous avons traité de cette question. Elle a été débattue au cours des audiences, monsieur Benjamin. Si je me souviens bien, dans notre rapport, nous n'avons pas recommandé que les chemins de fer soient bénéficiaires d'un rendement sur le capital lorsque les fonds proviennent de sources publiques. Je pense être allé plus loin en demandant une décision de la Commission canadienne des transports.

Ai-je raison, monsieur Tyrczniewicz?

M. Ed Tyrczniewicz (chef, Département d'économie agricole, Université du Manitoba, Winnipeg): Oui, je pense que vous avez raison.

M. Gilson: Et je pense, de fait, monsieur Benjamin, que cela ne fait plus partie du coût.

M. Benjamin: Pour les subventions relatives aux embranchements.

M. Gilson: Les actifs du redressement, non, aucun ne sera compté.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui, dans ce projet de loi, est fondé sur votre rapport et qu'est-ce qui est fondé sur le rapport de M. Snavelly?

M. Gilson: La première lecture du projet de loi C-155?

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes. What the government proposes to do is to pay them a return, pay them funds on the so-called Crow shortfall or the Crow gap, that includes an investment return.

Professor Gilson: I should be thoroughly familiar with Bill C-155 and I think I recall that it is excluded in the legislation. I would have to have someone tell me that.

Mr. Benjamin: All right. Let us leave it out of the legislation. The amount of funds that are proposed to be provided to the railroads on the so-called Crow gap include a return investment, so that leads me to my second question. If you are going to charge public investment in the railways as a cost that the railways should be paid for—in other words, that they should get a return on—would it then not also be equally rational, if the first premise is rational, to deduct from railway cost the benefits that they receive from, for example, coal and other mineral rights that were given to them by the public?

Professor Gilson: I know that question has been raised, Mr. Chairman and Mr. Benjamin. I took as the starting point in my report, in general, the conclusions of the MacPherson report which I believe concluded—and I will have to ask Dr. Tychniewicz to check me on this... that those other assets should not be counted as a part of the assets in costing for railway purposes. I recognize the question, but to be honest about it that was the premise from which I operated in the report. In other words, I did not get involved in the coal, lands or other assets of the company. I did not.

Mr. Benjamin: That is the problem. That is one of the main problems. I note that you refer to the MacPherson report. Did you take any consideration at all of the Hall Commission report which was issued a number of years later? Did you give any study to the report of Mr. Justice Emmett Hall, who is sitting here listening very carefully to all that is being said? What consideration was taken of his report?

Professor Gilson: On that particular one, Mr. Benjamin, I cannot say I have read all the reports. I have tried to go through them all and keep them in mind as we were doing our own study. I do not recall, and I would have to be corrected whether Mr. Justice Hall had dealt with that in particular or not. Maybe I could have Dr. Tychniewicz speak to that, but I want to make it clear that we did not in our report include those assets as a part of the costing.

Mr. Tychniewicz: I think if I might comment on Justice Hall's report—and I say we. I was involved in that process as well. We were concerned with the issue of branch line abandonment and whether in fact there were losses incurred on the operation of the branch lines; our concern there was primarily with operating costs. So it was not with the contribution to constant cost. From that standpoint it was not a matter that we needed to deal with. I think on the matter of contribution to constant cost here we followed basically the notion of railway costing which separates out railway cost into three categories: variable costs which include both line related cost and volume

[Traduction]

M. Benjamin: Oui. Ce que le gouvernement propose est de leur verser un revenu, leur donner des fonds pour compenser ce que l'on appelle le déficit du Nid de corbeau, ce qui comprend un taux de rentabilité.

M. Gilson: Je devrais être parfaitement au courant de ce que contient le projet de loi C-155 et je crois me rappeler que c'est exclu du projet de loi. Il faudrait que quelqu'un me le confirme.

M. Benjamin: Très bien. Laissons cela hors du projet de loi. Le montant des fonds que l'on propose de fournir aux chemins de fer, pour ce qu'il est convenu d'appeler le déficit du Nid de corbeau, comprend un taux de rendement, ce qui m'amène à la deuxième question. Si vous considérez l'investissement public dans les chemins de fer comme un coût pour lequel ils doivent être payés, autrement dit sur lequel ils devraient obtenir un rendement, ne serait-il pas aussi logique, si tant est que la première hypothèse est logique, de déduire des coûts du chemin de fer les bénéfices qu'il reçoit, par exemple, des droits miniers et de charbon qui lui furent accordés par le public?

M. Gilson: Je sais que la question a été soulevée, monsieur le président et monsieur Benjamin, j'ai pris comme point de départ de mon rapport, les conclusions du rapport McPherson qui, je crois, a conclu, et je dois demander à M. Tychniewicz de me corriger le cas échéant, que ces autres actifs ne devraient pas être comptés comme faisant partie de l'actif au moment de l'établissement des coûts aux fins des chemins de fer. Je conçois que l'on s'interroge à ce sujet, mais pour être honnête je dois dire que c'est l'une des prémisses de mon rapport. Autrement dit, je ne me suis pas intéressé au charbon, aux terres et autres actifs de la société. Je ne l'ai pas fait.

M. Benjamin: C'est là tout le problème. C'est un des principaux problèmes. Je remarque que vous faites allusion au rapport McPherson. Avez-vous tenu compte du rapport de la Commission Hall qui a été publié quelques années plus tard? Avez-vous étudié le rapport du juge Emmett Hall, qui est assis parmi nous et qui écoute très attentivement tout ce qui se dit? Quelle attention avez-vous accordé à son rapport?

M. Gilson: Sur ce point particulier, monsieur Benjamin, je ne peux pas dire que j'ai étudié tous les rapports. J'ai essayé de tous les lire et de les conserver en mémoire pendant que nous effectuions notre propre étude. Je ne me souviens pas, et je devrais être corrigé, si le juge Hall a traité de ce point particulier. Peut-être que M. Tychniewicz aurait quelque chose à dire sur le sujet, mais je dois préciser que dans notre rapport nous n'avons pas inclu ces actifs comme faisant partie de l'établissement des coûts.

M. Tychniewicz: Je pense que je peux faire quelques remarques au sujet du rapport du juge Hall, car j'ai aussi été mêlé à cette étude. Nous nous préoccupons de la question de l'abandon des lignes d'embranchement et s'il y avait en fait des pertes liées à l'exploitation de ces lignes; nous nous préoccupons avant tout des coûts d'exploitation. Cela n'avait pas à proprement parler de rapport avec la contribution aux coûts constants. De ce point de vue, ce n'était pas une question dont nous avions à nous préoccuper. En ce qui a trait à la contribution aux coûts constants, nous avons suivi le principe de l'établissement des coûts du chemin de fer selon lequel les

[Text]

related costs—and I do not think you disagree with those, sir. Then we also looked at the contribution to constant cost which, in the jargon of the rail costing people, is a regular cost item. We did not deviate from Mr. Snavelly's approach in that during our consultations both the railways and the shippers' group agreed that it was legitimate to consider constant costs as part of the process, so the issue did not come up whether they should even be considered or not. It was agreed. The differences were how they should be considered, but not whether they should be considered.

• 1020

Mr. Benjamin: The railways are using hopper cars paid for by other parties. How do you treat the cost and benefits of these cars in determining the cost of hauling grain? Is that a subsidy to the farmers or a subsidy to the railways? How did you treat those costs and benefits of the hopper cars provided by others?

Mr. Tyrczniewicz: Again, we followed the Snavelly procedures. Sir, you ask a very legitimate question. Mr. Chairman, would it be considered in order to defer that question to when Mr. Snavelly appears before your committee? We had Mr. Snavelly as an adviser to us. I am afraid I cannot answer the question specifically. It was one item, but my memory is not quite that good at the moment.

The Chairman: Yes, I see no real problem with that, Dr. Tyrczniewicz, unless Mr. Benjamin . . .

Mr. Benjamin: Is Mr. Snavelly on our list, Mr. Chairman, on a point of order?

The Chairman: Yes, he is. On August 18, if memory serves me correctly.

Mr. Benjamin: Right.

Professor Gilson: I would like to stress that it is not trying to evade the question, but to try to be as precise as we can in providing information to the committee, Mr. Chairman.

The Chairman: We really appreciate that, Dr. Gilson.

Mr. Benjamin: In your report you recommend farmers pay the full cost of shipping grain in volumes exceeding 30.4 million tonnes per year. In your opinion, will this encourage or discourage the increased production of grain?

Professor Gilson: I think, Mr. Chairman and Mr. Benjamin, it would be appropriate just to fill in very briefly the background to that recommendation. Here is where I have to come back now to my \$3.2 billion fence line that was provided in the consultations. It was clear that, whatever the recommendations—and it was clear at the table when we were discussing this—that we had to be mindful of the so-called parameters,

[Translation]

coûts se divisent en trois catégories: les coûts variables qui comprennent les coûts liés aux lignes et les coûts liés au volume, et je ne pense pas que vous soyez en désaccord sur ce point. Nous avons aussi étudié la contribution aux coûts constants qui, dans le jargon du chemin de fer font partie de ce que l'on appelle les coûts réguliers. Nous ne nous sommes pas éloignés de la position adoptée par M. Snavelly, au cours de nos consultations, et tant les chemins de fer que le groupe des expéditeurs étaient d'accord pour considérer les coûts constants comme faisant partie du processus; la question de savoir s'il fallait ou non en tenir compte ne s'est même pas posée. C'était accepté d'avance. Les différences portent sur la manière d'en tenir compte, mais pas sur la question de savoir s'il faut en tenir compte.

M. Benjamin: Les chemins de fer utilisent des wagons-trémies payés par d'autres parties. Comment traitez-vous les coûts et bénéfices de ces wagons lorsque vous établissez le coût du transport des céréales? S'agit-il d'une subvention aux agriculteurs ou d'une subvention aux chemins de fer? Comment avez-vous considéré ces coûts et bénéfices des wagons-trémies fournis par d'autres?

M. Tyrczniewicz: Encore là, nous avons adopté les procédures suivies par M. Snavelly. Monsieur, vous avez bien raison de poser cette question. Monsieur le président, me serait-il permis de renvoyer cette question à M. Snavelly lorsqu'il comparaitra devant le Comité? M. Snavelly a été un de nos conseillers. J'ai bien peur de ne pouvoir répondre avec précision à cette question. Je sais qu'elle a été étudiée, mais la mémoire me fait défaut en ce moment.

Le président: Oui, je ne vois pas de problème à cela, monsieur Tyrczniewicz, à moins que M. Benjamin . . .

M. Benjamin: Est-ce que le nom de M. Snavelly apparaît sur notre liste, monsieur le président?

Le président: Oui, il y est. Pour le 18 août, si j'ai bonne mémoire.

M. Benjamin: Bien.

M. Gilson: Je voudrais établir très clairement que nous n'essayons pas d'éviter la question, mais nous voulons donner les renseignements les plus précis possibles au comité, monsieur le président.

Le président: Nous comprenons très bien, monsieur Gilson.

M. Benjamin: Dans votre rapport, vous recommandez que les agriculteurs paient le plein prix du transport des céréales lorsque le volume dépasse 30,4 millions de tonnes par année. À votre avis, est-ce que cela va encourager ou décourager l'accroissement de la production de céréales?

M. Gilson: Je pense, monsieur le président et M. Benjamin, qu'il serait opportun de vous donner brièvement les raisons de cette recommandation. Je dois pour cela en revenir à ma limite de 3,2 milliards de dollars à laquelle nous étions arrivés au cours des consultations. Il était évident, quelles que soient les recommandations, et c'était évident au cours de nos discussions, que nous devions être très attentifs aux paramètres, aux

[Texte]

the financial parameters, and the \$3.2 billion was one. Now, let me explain in answer to your question what we did.

I was extremely concerned about the inflationary side. We had the adjustment payments in there, about in the order of \$300 million to help that adjustment over seven or eight years. And I made a judgment call, frankly, that when we set the inflation rate at 4.5, when we put in the adjustment payments and some other items, and trying to stay within the fence line, I made a judgment call and it was as simple as that, that 30.4, now 31.1, as it was adjusted. Will it have a disincentive to the degree that it would be explicit? As I understand the legislation, that would be a blended rate, with the Crow benefit on the 31.1, and after that it would be blended with anything over that. But I have to be honest. When that was set, sir, it was done mindful of the fact that I was trying to stay within some fence lines, and indeed I exceeded in the recommendations I made. I think the bill was \$3.5 billion; I had exceeded the \$3.2 billion. I have to be honest and tell you that I was extremely concerned about the inflationary side and hence the reason for the cap.

Mr. Benjamin: What you are saying then is in light of the fact that the Canadian Wheat Board has called on the grain producers to increase production, to start trying to eventually get up to the 40, 45 million tonnes a year figure over the next few years, what you are saying is that if you pay the farmers less, once they get over that 30.4 billion tonnes, if you pay him less that will encourage him to produce more grain, even though he will receive a lot less for anything over 30 million tonnes. Now, if that is logical, if that is the case, should not the same kind of incentive and motivation be placed on the railways? If you pay the railways less they will want to haul more grain?

Professor Gilson: All I can say in answer to you would be to say that given the financial parameters within which I had to work, I made a judgment call that farmers had to be protected in the long run against excessive inflation, and having done that, of course that led to the cap. If the cap, as you suggest, may to a degree be a disincentive to expanded production, that will obviously call for further expenditures or a trade-off, if one wants to stay within the financial boundaries, a trade-off between some other item and the cap. I acknowledge the difficulty and the anomaly associated with the cap, but I have to tell you in all honesty how it came into being.

Mr. Benjamin: You mentioned constant costs. The Railway Act, as it is written, does not allow the Canadian Transport Commission to include constant costs when it calculates costs. The commission is allowed to consider only the long run variable costs.

Now, why should the cost formula for the transportation of grain include constant costs, when the law prevents the

[Traduction]

paramètres financiers, et les 3,2 milliards étaient un de ceux-là. Maintenant, en réponse à votre question, laissez-moi vous expliquer ce que nous avons fait.

Je me préoccupais beaucoup de l'aspect inflation. Il y avait les paiements de régularisation, de l'ordre d'environ 300 millions de dollars répartis sur sept ou huit ans. J'ai dû porter un jugement, lorsque nous avons fixé le taux d'inflation à 4,5, lorsque nous avons ajouté les paiements de régularisation et d'autres postes tout en restant dans les limites prévues, nous en sommes tout simplement arrivés au chiffre de 30,4 millions, rajusté maintenant à 31,1 millions. Est-ce que cela aura un effet de découragement notable? D'après ce que je comprends du projet de loi, il s'agira d'un taux composé, en tenant compte du bénéfice du Nid-de-Corbeau, et après cela il sera composé avec tout ce qui sera au-dessus. Mais je dois être franc. Lorsqu'il a été fixé, monsieur, il l'a été en tenant compte du fait que je devais respecter les limites et pourtant j'ai dépassé le montant dans mes recommandations. Je crois qu'il s'agissait de 3,5 milliards de dollars, j'ai donc dépassé les 3,2 milliards de dollars. Je dois avouer que je me préoccupais beaucoup de l'aspect inflation et c'est pourquoi nous avons fixé un maximum.

M. Benjamin: Ce que vous dites, si nous tenons compte du fait que la Commission canadienne du blé a demandé aux producteurs de céréales d'accroître la production, pour arriver éventuellement à 40, 45 millions de tonnes par année au cours des quelques prochaines années, ce que vous dites c'est que si vous donnez moins aux agriculteurs, une fois qu'ils ont dépassé les 30,4 millions de tonnes, si vous leur donnez moins, cela va les encourager à produire plus, même s'ils reçoivent moins pour tout ce qu'ils produiront au-dessus de 30 millions de tonnes. Maintenant, si cela est logique, si tel est le cas, est-ce que le même genre de stimulant ne devrait pas être offert aux chemins de fer? Si vous donnez moins aux chemins de fer, ils voudront transporter plus de céréales?

M. Gilson: Tout ce que je puis vous répondre est, qu'étant donné les paramètres financiers que je devais respecter, j'ai pensé que les agriculteurs devaient être protégés à long terme contre une inflation excessive, et cela fait, je suis évidemment arrivé à un maximum. Si le maximum, comme vous le suggérez, peut avoir pour effet de décourager un accroissement de la production, cela demandera bien évidemment des dépenses supplémentaires ou un échange, si on veut respecter les limites financières un échange entre certains autres postes et le maximum. J'admets que ce maximum pose des difficultés, mais je devais vous expliquer en toute franchise comment nous y sommes parvenus.

M. Benjamin: Vous avez mentionné les coûts constants. La Loi sur les chemins de fer, telle qu'elle est rédigée, ne permet pas à la Commission canadienne des transports d'inclure les coûts constants dans son calcul des coûts. La Commission ne peut tenir compte que des coûts variables à long terme.

Pourquoi donc la formule des coûts pour le transport des céréales devrait comprendre les coûts constants, alors que la loi

[Text]

Canadian Transport Commission from including that item when it does its calculations?

Professor Gilson: My understanding, subject to correction, is that the Canadian Transport Commission can deal with constant costs, and they can vary anywhere from zero to—I have forgotten the upper maximum—150%, I believe. It was within that context, sir, that we debated and discussed what type of contribution to constant costs ought to be made. I might say, by the way, that all groups present did not disagree in principle with the contribution of constant costs. We differed on how much. In the final analysis, I listened, and we had considerable divergence as to how much. The recommendation is mine, sir. I made a judgment call on what we felt was reasonably fair.

The Chairman: That is your time, Mr. Benjamin. I will put you down for a second round, if you like.

Mr. Benjamin: Please do.

M. Loisel: Monsieur le président, vous disiez tout à l'heure que l'expert pour ce qui est des coûts à être comptabilisés n'allait comparaître devant nous que le 18 août. J'aimerais cependant que cet expert puisse nous fournir l'information précise avant que nous quittions la semaine prochaine pour l'Ouest, pour que nous partions avec des données précises et que nous ne fassions pas de spéculation.

I would like to know exactly what is in the calculations and the grants that we are giving for the rehabilitation. How are we calculating that? I would like to know exactly. I would like to have an opinion from the Hall Commission, from the other men, the experts, to be sure about what we are talking about before going into the west.

The Chairman: All right. The clerk has made note of that, Mr. Loisel. I noted earlier that Dr. Heads is here as an observer this morning. I am sure the CTC could assist in that as well. So we will try to get you that information.

Our next questioner is Mr. Bockstaal.

Mr. Bockstaal: Thank you, Mr. Chairman.

On behalf of our party, Dr. Gilson and Mr. Tyrchniewicz, I am glad to welcome you here. It is nice to see people from Winnipeg appear before the Transport committee.

I was with you on February 8 in Winnipeg when you launched the consultative process. At that time, you expressed confidence that you would be able to achieve a workable consensus. During the interval from February until June, until your report, it seemed quite obvious that you were progressively developing a very high degree of consensus. In the interval from your report a little more than a year ago, June 14, there seems to have been a great deterioration of that consensus.

Is this because the various groups you dealt with changed their positions afterwards? Or, in retrospect, knowing what you know now, do you think, in this highly complex problem of

[Translation]

interdit à la Commission canadienne des transports d'inclure ces coûts dans ses calculs?

M. Gilson: D'après ce que j'ai compris, et vous pouvez me corriger, la Commission canadienne des transports peut tenir compte des coûts constants et ils peuvent varier de zéro à j'ai oublié le maximum—150 p. 100, je crois. C'est dans ce contexte, monsieur, que nous avons étudié quel genre de contribution nous devions apporter aux coûts constants. Je dois ajouter, si vous le permettez, que tout le monde était d'accord sur le principe de la contribution aux coûts constants. Les opinions divergeaient uniquement sur le montant. En dernière analyse, la recommandation formulée est la mienne, monsieur. J'ai porté un jugement sur le montant qui me paraissait juste.

Le président: La période qui vous était allouée est terminée, monsieur Benjamin. Je peux vous inscrire pour un second tour si vous le voulez.

M. Benjamin: Je vous en prie.

Mr. Loisel: Mr. Chairman, you said that the expert on costing will appear before us on August 18. I would like, however, that the expert provide us with precise information before we leave next week to go west, so that we can discuss the matter with accurate data and not speculations.

J'aimerais connaître les calculs exacts et les subventions que nous accordons pour le redressement. Comment effectuons-nous ce calcul? J'aimerais le savoir avec précision. J'aimerais connaître l'opinion de la Commission Hall, des spécialistes, afin de pouvoir en parler en toute connaissance lorsque nous irons dans l'Ouest.

Le président: Très bien. Le greffier a pris note, monsieur Loisel. J'ai remarqué que M. Heads assistait à nos audiences en tant qu'observateur ce matin. Je suis sûr que la C.C.T. pourrait nous aider à cet égard. Nous essayerons donc de vous obtenir cette information.

Je laisse la parole à M. Bockstaal.

M. Bockstaal: Je vous remercie, monsieur le président.

Au nom de notre parti, il me fait plaisir de vous accueillir ici, MM. Gilson et Tyrchniewicz. Nous sommes heureux de voir des personnes de Winnipeg comparaître devant le Comité des transports.

J'étais avec vous le 8 février, à Winnipeg, lorsque vous avez lancé le processus de consultation. À l'époque, vous paraissiez confiant de réaliser un consensus. De février à juin, date de votre rapport, il semblait assez évident que vous arriviez progressivement à établir ce consensus. Du 14 juin, date où vous avez déposé votre rapport il y a un peu plus d'un an, à aujourd'hui, la situation semble s'être détériorée.

La raison est-elle que les divers groupes avec lesquels vous avez traité ont changé d'avis entre temps? Ou, rétrospectivement, sachant maintenant ce que vous savez, pensez-vous qu'il

[*Texte*]

the Crow rate and Crow benefit, it would ever be possible to achieve a consensus?

Professor Gilson: Well, certainly that was the ultimate goal, as much consensus as possible. I have to tell you that, while the meetings were held in camera, we had very productive discussions. We had very productive exchanges. This is not to say that we did not have vigorous exchanges; we did. I recognize from the beginning, as I think all of us did, that the 10 farm organizations and the two national railways sitting at the table had fundamental and divergent differences. That is understandable.

• 1030

As a matter of fact, we were very careful in extending invitations to the groups to make sure that we had as representative a group as we could of what was happening in the west. As you know, sir, there is a fair divergence of opinion in western Canada on it, and we had it at the table.

Now, those were senior leaders and experienced leaders at the table. I think they were concerned, and trying as hard as they could, with myself, to achieve as much common ground as we could—and I might tell you we did. We achieved on many many issues considerable agreement. On some issues we achieved, I think, great understanding.

While there were some divergences, I think all at the table knew when we left that I had a responsibility. There were some differences remaining, but I think we had a good feeling of why the differences were there; it was left with me to recommend on those, and you will see those in the report. I tried to give the background as honestly as I could—where the differences were and why I recommended as I did. There were one or two on which we had, I guess, a general understanding. I think we were grappling for as much common ground as we could on the method of payment, if I am honest. But again, I knew when I completed the consultations that I would have to sit back and make a recommendation on what I heard.

Now, I was not working in a vacuum. That report was done mindful of and sensitive to what went on in those very hectic 126 days. But remember that while there were 12 of us at the table by way of main principles, there were many many back in the home constituencies who were of course very interested in what was going on. I think that all felt they wanted the report to go out to see what the reaction would be to it.

To try to sum it up, I would say keep in mind that there was a very good spirit there; it was an honest exchange. It was vigorous and tough at times. There was a lot of common ground reached—it is in the report—and there were some items on which we had good understanding. I think there is a mood that, well, let us see what I would recommend and see how far we could go with it in terms of an understanding in the country as a whole.

[*Traduction*]

sera possible de réaliser un consensus sur un sujet aussi complexe que les tarifs et les bénéfices du Nid de corbeau?

M. Gilson: Il est certain qu'obtenir un consensus était notre principal objectif. Jedois vous dire qu'alors que les réunions avaient lieu à huis clos nous avons eu des discussions très positives. Nous avons eu des échanges très fructueux. Je ne veux pas dire que nous n'avons pas eu d'échanges un peu vifs, nous en avons eu. J'ai admis dès le début, comme tout le monde je pense, que les 10 organismes agricoles et les deux chemins de fer assis à la table avaient des divergences profondes et fondamentales. C'est compréhensible.

D'ailleurs nous avons fait très attention, au moment d'envoyer les invitations, de veiller à ce que nous ayons un groupe aussi représentatif que possible de la situation de l'Ouest. Comme vous le savez, monsieur, les opinions exprimées dans l'Ouest sont très différentes et nous avons pris soin de les entendre.

Nous avions à la table des dirigeants expérimentés. Je crois qu'ils voulaient tous et qu'ils essayaient tous honnêtement de s'entendre, autant que faire se peut, et c'est aussi ce que nous avons essayé de faire. Nous sommes tombés d'accord sur bien des points. Nous avons aussi réussi à comprendre bien des choses.

Alors que nous avions encore bien des divergences d'opinion, je pense que tous les participants ont compris, quand nous nous sommes quittés, que j'avais une responsabilité. Il restait encore quelques différences, mais je crois que nous comprenions tous pourquoi elles existaient. C'était à moi de formuler des recommandations à leur sujet, et vous pouvez en prendre connaissance dans le rapport. J'essaie de vous donner une idée de ce qui s'est passé, d'où se situaient les différences et du pourquoi de mes recommandations. Il y en avait une ou deux sur lesquelles, je suppose, nous avions une certaine entente. Je pense que nous avons essayé de trouver un terrain d'entente au sujet de la méthode de paiement. Mais là encore, je savais que je devrais y repenser et formuler une recommandation à partir de ce qui a été dit.

Je ne travaillais pas dans le vide. Le rapport a été rédigé en tenant bien compte de tout ce qui s'était passé durant ces 126 journées bien remplies. Il ne faut pas oublier cependant que si nous étions douze à cette table pour discuter des grands principes, il y avait de très nombreuses autres personnes qui étaient évidemment très intéressées par ce qui se déroulait. Je pense que tout le monde voulait que le rapport soit publié afin de connaître la réaction de toutes ces personnes.

En résumé, je dirais qu'il ne faut pas oublier que l'esprit qui régnait était très positif; nous avons eu d'honnêtes échanges. Cela n'a pas toujours été facile. Nous avons trouvé un bon terrain d'entente. Je crois que tout le monde se disait, laissons-le formuler des recommandations et nous verrons jusqu'où nous pourrions aller pour en arriver à une entente qui satisfasse le pays tout entier.

[Text]

I think the differences you see now were there at the table—no doubt about it. We tried very hard—I want to stress that—to try to come together where we could. I am aware of the discussion over the past year and have been following it with a great deal of interest—why the differences have emerged and the issues.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Throughout your report, it is obvious that we could not live with the status quo of the Crow rate, and ad hoc solutions were not satisfactory. This morning, in your preliminary remarks, I believe you said that the consequences of doing nothing would be horrendous for the economy of Canada and for all of the west. Is that correct? Is that assumption . . .

Professor Gilson: Yes. I wonder if I could take the opportunity to remind us why I said that, if I can find it here—the ad hoc solutions. Now, let me say this about those who had to make some very difficult ad hoc decisions: We were in a crisis at times; ministers and other senior people had to make decisions to deal with the crisis at the time that are too easily now said to be ad hoc. So I can understand why they were made.

Nonetheless, from the late 1960s on through the 1970s, let us remind ourselves of the types of very critical decisions that had to be made and why I say that I did not think an ad hoc approach was feasible. There was, of course, a general deterioration of branch lines and rolling stock. We know that very early the branch line subsidy program was put into effect. We know later the branch line rehabilitation program was put into effect. We know there was emergency repair of box cars in the early 1970s, done for good reason at that time but emergency nonetheless. We know there was purchase of hopper cars by the farmers themselves through the Canadian Wheat Board.

We know the federal government, and the Provinces of Alberta and Saskatchewan purchase hopper cars and the Province of Manitoba leased hopper cars. We know there are demerit charges. Many of us—I was out on the coast—encountered ships lying at anchor in the Bay. Let us remind ourselves that demerit charges are, for the most part, paid by farmers through the Canadian Wheat Board. When those ships lie at anchor, unable to deliver grain, as was the case in certain periods, there was a demerit charge. We know there were lost and/or deferred sales of grain. It is public knowledge. We know there was a cost to producers of excessive grain supply stored on farms, which was borne by the farmers, and we know there were discount sales of grain because of the inability to deliver. There are many others. Each of those were legitimate and had to be done at the time. But when you add it up and look back, and look at the Wheat Board export projections of 30 million tonnes by the mid decade, and 36 million at the end of the decade and ask if we could have gone on this way, my conclusion, and I think the conclusion of our group in the consultation process, was that no, we had to have

[Translation]

Je pense que les différences exprimées maintenant existaient déjà autour de la table. Nous avons fait de grands efforts—je tiens à le souligner—pour nous entendre là où nous le pouvions. Je suis au courant de tout ce qui s'est dit au cours de l'année écoulée et j'ai suivi le débat avec beaucoup d'intérêt, pourquoi les divergences sont apparues et les points soulevés.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Tout au long de votre rapport, il est évident que nous ne pouvions en rester au statu quo des tarifs du Nid-Corbeau et que des solutions provisoires n'étaient pas satisfaisantes. Ce matin, dans vos observations préliminaires, je crois que vous avez dit que les conséquences de ne rien faire seraient désastreuses pour l'économie canadienne et pour tout l'Ouest. Est-ce exact? Est-ce que cette hypothèse . . .

M. Gilson: Oui. Je me demande si je peux me permettre de vous rappeler pourquoi j'ai fait une telle déclaration au sujet des solutions provisoires, si je peux la retrouver. Laissez-moi d'abord vous parler de ceux qui ont dû prendre des décisions provisoires très difficiles. Nous avons subi des crises à certaines époques; les ministres et d'autres dirigeants ont dû prendre des décisions pour résoudre des crises. Je peux donc comprendre pourquoi elles ont été prises.

Quoi qu'il en soit, de la fin des années 60 jusqu'à la fin des années 70, rappelons-nous les décisions très importantes qui ont dû être prises et essayons de voir pourquoi j'ai dit que des solutions provisoires n'étaient pas satisfaisantes. Il y a eu, bien sûr, une détérioration générale des lignes d'embranchement et du matériel roulant. Nous savons que le programme de subvention pour s'??les lignes d'embranchement a été mis en oeuvre très tôt. Puis est venu le programme de redressement. Nous savons qu'il y a eu des réparations d'urgence aux wagons, au début des années 70, effectuées pour de bonnes raisons, mais des réparations d'urgence tout de même. Nous savons qu'il y a eu l'achat de wagons-trémies par les agriculteurs eux-mêmes, grâce à la Commission canadienne du blé.

Nous savons que le gouvernement fédéral et les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont acheté des wagons-trémies et que la province du Manitoba en a loués. Nous savons qu'il y a des frais de démerite. Nombre d'entre nous—j'étais sur la côte récemment—avons reçu des navires ancrés dans la Baie. N'oublions pas que les frais de démerite sont, dans une large mesure, payés par les agriculteurs, par le biais de la Commission canadienne du blé. Lorsque ces navires demeurent au port, incapables de livrer des céréales, comme ce fut le cas pendant certaines périodes, il y a des frais de démerite. Nous savons qu'il y a eu des pertes et des ventes reportées de céréales. C'est du domaine public. Nous savons que les producteurs devaient payer les coûts de l'entreposage des céréales sur les fermes lorsque la production était trop forte et nous savons qu'il y a eu des ventes au rabais de céréales parce qu'il était impossible d'effectuer les livraisons. Il y en a bien d'autres. Chacune de ces décisions étaient justifiées et il fallait les prendre à l'époque. Mais lorsque vous les ajoutez les unes aux autres et que vous étudiez les prévisions d'exportation de la Commission canadienne du blé, de l'ordre de 30 millions de

[Texte]

a much more ad hoc or a much more comprehensive long-lasting solution to the problem. That is why we said we did not think it was feasible to do what we did in the late sixties and seventies.

Mr. Bockstael: This brings us to this morning where we are looking at Bill C-155. Some people have described it as being too complex. Would you say it is too complex and could it have been presented in a simpler way? It is a very difficult project.

Professor Gilson: I was thinking about it this morning

Mr. Murta: You are trying to lead the witness.

Professor Gilson: Am I being led?

The Chairman: I would suspect Dr. Gilson would be rather difficult to lead by any method. Dr. Gilson.

Professor Gilson: This is a complex issue to start with. As I travelled about the country I found people have had great difficulty in understanding what the problem was much less the types of solutions they were advancing. It is an extremely complex issue. In fact, I do not mind telling you it is one of the more complex issues in which I have ever been involved. It is not surprising then that even in my report, short of legislation, there are many technical matters we have dealt with which are complex and hard to understand. I guess any legislation where we are trying to write in guarantees, as we are on certain fronts, would be complex legislation. But it is complex. I agree. I have looked at Bill C-155 and it is a complex legislation but it is a very complex issue we are dealing with.

Mr. Bockstael: The consensus then is a complex issue warrants a complex solution?

Professor Gilson: I said it was a complex issue. I know that.

Mr. Bockstael: You opted for the hybrid proposal with a first and second option. Either option results in payment to the producer. The first is a direct payment to the producer; the other is a credit to his account and if there is any surplus left over, he gets the difference at the end of the crop year or shipping year. Either of those two solutions are two versions of payments to the producer. Yet in your report, in Chapter IV, page 12, you recommend a system of payments to producers and say that either of the two methods by which the railway revenue shortfall could be paid would be acceptable. Either of the two methods could achieve most of the objectives you are trying to resolve with your hearings.

This to me suggests the method of payment proposed in Bill C-155 is reasonable because you say either one will pretty well reach the objectives. Would you elaborate on that? Do you want to expand on it?

Professor Gilson: I want to be clear. In your question you say two options. Are you talking about the two paid to the

[Traduction]

tonnes vers le milieu de la décennie, et que vous vous demandez si nous aurions pu continuer comme cela, ma conclusion est, et je pense que c'est celle du groupe de consultation, que nous ne pouvons pas et qu'il faut trouver une solution à long terme aux problèmes. C'est pourquoi nous avons dit qu'il n'était plus possible de faire ce que nous avions fait vers la fin des années 60 et pendant les années 70.

M. Bockstael: Nous en arrivons à ce matin où nous étudions le projet de loi C-155. Certaines personnes l'ont décrit comme étant trop complexe. Diriez-vous qu'il est trop complexe et qu'il aurait pu être présenté de façon plus simple? Il s'agit d'un projet très difficile.

M. Gilson: J'y pensais justement ce matin.

M. Murta: Vous essayez de diriger le témoin.

M. Gilson: Suis-je dirigé?

Le président: Je tendrais à penser que M. Gilson est difficile à diriger par quelque méthode que ce soit. Monsieur Gilson.

M. Gilson: Il s'agit en fait d'un problème très complexe. Au long de mes voyages à travers le pays, j'ai découvert que les gens avaient beaucoup de difficulté à comprendre le problème et, beaucoup moins, les solutions qu'ils avançaient. En fait, je n'hésiterais pas à dire que c'est un des problèmes les plus difficiles auquel j'ai dû faire face. Il n'est donc pas surprenant que dans mon rapport, et je ne parle même pas du projet de loi, il y ait de nombreuses questions techniques qui sont difficiles à comprendre. Je suppose que toute mesure législative dans laquelle on essaie d'inclure des garanties, comme nous le faisons sur certains points, sera une mesure très complexe. Mais elle est complexe. Je suis d'accord. J'ai étudié le projet de loi C-155 et c'est une mesure législative complexe, mais le problème est complexe.

M. Bockstael: Ce qui revient à dire qu'une question complexe exige une solution complexe?

M. Gilson: J'ai dit que c'était une question complexe. Je le sais.

M. Bockstael: Vous avez choisi une proposition hybride avec un premier et un second choix. Quel que soit le choix, on en arrive à un paiement aux producteurs. Le premier prévoit un paiement direct aux producteurs; le second est un crédit versé à leur compte et, si il y a un excédent, ils obtiennent la différence à la fin de la saison des récoltes ou de l'année de livraison. Les deux solutions prévoient deux versions de paiements aux producteurs. Pourtant dans votre rapport, au chapitre IV, page 12, vous recommandez une méthode de paiement aux producteurs et vous dites que l'une ou l'autre des méthodes par lesquelles la perte de revenu des chemins de fer peut être payée serait acceptable. L'une ou l'autre des méthodes pourrait réaliser les objectifs que vous visiez lors de vos audiences.

IL me semble donc que la méthode de paiement proposée dans le projet de loi C-155 est raisonnable, car vous dites que l'une ou l'autre pourra atteindre les objectifs. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Gilson: Je voudrais être très clair. Dans votre question vous faites allusion à deux choix. Parlez-vous des deux

[Text]

producer options or are you, as I thought you were saying at the end of your question, pay the railways or pay the producer's option? Because there is a fundamental difference.

• 1040

Mr. Bockstael: Yes. First, I was pointing out that either one of your choices end up being payments to the producers. But you recommended in your final report that payments be made to producers on a progressive basis.

Professor Gilson: Yes, on a phased basis.

Mr. Bockstael: On a phased-in basis. And yet in Chapter IV, on page 12, you say "Either method, payment to producers or to railways, would accomplish most of the desired objectives." So in that instance I am suggesting that Bill C-155 is acceptable because it goes a long way to . . .

Professor Gilson: Well, I see the sentence now and I think that we have to put that into the context, I think, in which we were writing it there. If you look at all the objectives that we set out earlier of what we are trying to achieve, compensation to the railways, a comprehensive approach and so on, I think that statement stands. But we do have to recognize that the impact, from a resource neutrality point of view there is a difference.

I would have to qualify that here, that if you pay the railways—and that was recognized throughout our consultations, there is no doubt about that—that if you pay the railways on their statutory grains, to put it at one extreme, you would have this continuing distortion that some of the organizations are arguing about: the oil-seed crushers, the livestock industry, special crops.

If you go to the other extreme and say, pay on all acreage and not just statutory grains, but pay the producer on all acreage, we recognize that there would be a transfer from the statutory grains. And that is what the producers call the dilution effect. You pay that Crow benefit of \$651 million on all acreage rather than just the statutory grain acreage, there is a dilution effect. And I want to emphasize again that this is why we put in that agricultural adjustment payment of \$300 million, because we recognized there would be that effect.

So on the impact on the resources in the long run, there is to some degree an impact on how the resources would be used. And that was recognized throughout the hearings.

Mr. Bockstael: The manner in which payments . . .

The Chairman: This is your final question.

Mr. Bockstael: The manner in which payments were to be made to the railway or to the producers is the one point on which there was the least agreement from the different groups in your consultant process.

Professor Gilson: In the report, yes.

[Translation]

méthodes où c'est le producteur qui est payé ou parlez-vous, comme la fin de votre question le laisse entendre, des paiements aux chemins de fer ou aux producteurs? Il y a là une différence fondamentale.

M. Bockstael: Oui. Premièrement, je soulignais le fait que l'un ou l'autre de vos choix revient à un paiement aux producteurs. Mais dans votre rapport, vous recommandez que les paiements soient versés aux producteurs sur une base progressive.

M. Gilson: Oui, sur une base d'étalement.

M. Bockstael: Sur une base progressive. Pourtant au chapitre IV, à la page 12, vous dites: «L'une ou l'autre méthode, paiement aux producteurs ou paiements aux chemins de fer, réaliserait la plupart des objectifs souhaités». Dans ce cas, je veux simplement dire que le projet de loi C-155 est acceptable puisqu'il fait tout ce qu'il peut . . .

M. Gilson: J'ai trouvé la phrase en question et je pense qu'il faut la replacer dans son contexte. Si vous examinez tous les objectifs que nous avions fixés, compensation aux chemins de fer, attitude compréhensive et ainsi de suite, je pense que la déclaration demeure valable. Mais il faut cependant admettre que l'effet, d'un point de vue de la neutralité des ressources, est différent.

Il faut bien admettre que si vous payez les chemins de fer—et ce fait a été admis dans toutes nos consultations, cela ne fait aucun doute—si donc vous payez les chemins de fer pour leurs obligations statutaires quant au transport des céréales, ce qui est un cas extrême, vous aurez cette distorsion permanente qui fait l'objet de discussions au sein des organismes: producteurs d'huile végétale, industrie de l'élevage, récoltes spéciales.

Si vous passez à l'autre extrême et dites, payez sur la superficie totale et non uniquement pour les céréales à produire, nous admettons qu'il y aurait alors un transfert. C'est ce que les producteurs appellent l'effet de dilution. Si vous versez les bénéfices du Nid-de-Corbeau, de l'ordre de 651 millions de dollars, en fonction de la superficie totale plutôt qu'en fonction de la superficie cultivée, il y a un effet de dilution. Je voudrais à nouveau mettre l'accent sur le fait que nous avons prévu un paiement agricole de rajustement de 300 millions de dollars justement parce que nous avons reconnu qu'il y aurait cet effet.

Quant aux effets sur les ressources à long terme, il y a, dans une certaine mesure, un effet sur la manière dont les ressources seront utilisées. Ce fait a été admis tout au long des audiences.

M. Bockstael: La méthode selon laquelle les paiements . . .

Le président: C'est votre dernière question.

M. Bockstael: La manière selon laquelle les paiements devaient être effectués aux chemins de fer ou aux producteurs est le point sur lequel il y le moins d'entente de la part des divers groupes qui ont participé au processus de consultation.

M. Gilson: Dans le rapport, oui.

[*Texte*]

Mr. Bockstael: My last question, then, is that you set a ceiling on the tonnage at which—in your report it was 30.4 million, but because the government increased its proportion or Crow benefit to 651.6 million, the tonnage was revised to 31.1 million. Why did you set this ceiling? And would you consider that this ceiling could be a disincentive to increased production or not?

Professor Gilson: Well, in responding to Mr. Benjamin earlier, and in brief, we set the cap at 30.4—now 31.1—because we are trying to stay within the financial fence lines or guidelines set by the federal government of \$3.2 billion. That is what we had.

And I would have to say again that I made a judgment call that given that amount of money, we felt that the inflation problem was a serious one in the long run. So we addressed that and we set that at the 4.5. But to that extent, when we did that, we had to pay a price somewhere and I made a judgment call and capped it at 30.4.

Now, I confess that that somehow seems contradictory to the export projections made by the Wheat Board, but what we were trying to do was stay within the guidelines. And even at that, I want to remind you that I was \$3.5 billion—my recommendations would have cost that at least—as compared to the \$3.2 million set by the government as part of the guidelines for our process.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Madame Côté, une question supplémentaire.

Mme Côté: En français, monsieur le président.

Docteur Gilson, au début de votre réponse à M. Bockstael, vous avez dit que vos réunions de consultation avaient été tenues à huis clos. Vous pourriez me dire pourquoi?

• 1045

Dr. Gilson: We had an interesting time at the beginning of our consultations trying to decide whether to hold them completely in public or in camera. Finally as a compromise, at the end of every meeting all were free to make whatever statements they wanted. I did as the chairman of the meetings. We did this at every meeting. There was considerable briefing, I think, of the public on what had transpired.

Why did we have the process itself in camera? Because we felt in the final analysis it was an extremely complex and difficult issue and we had to have a chance in this very diverse group to try to hammer out and get an understanding of what the divergences and differences were and then to try to set a climate where we could explore alternatives to see whether there would be possibilities of reaching some common ground. Other than that, there was a pretty candid and forthright statement at the end of every meeting and all were free and I

[*Traduction*]

M. Bockstael: Ma dernière question porte donc sur le fait que vous avez imposé un plafond au tonnage—dans votre rapport il s'agit de 30.4 millions de tonnes, mais étant donné que le gouvernement a augmenté sa contribution ou les bénéfices du Nid-de-Corbeau à 651,6 millions de dollars, le tonnage a été porté à 31,1 millions de tonnes. Pourquoi avez-vous fixé un tel plafond? Pensez-vous que ce plafond va décourager l'accroissement de la production ou pas?

M. Gilson: Comme je l'ai répondu à M. Benjamin auparavant et comme je l'ai indiqué dans le mémoire, nous avons fixé ce plafond à 30.4 millions, et maintenant à 31.1 millions, parce que nous avons essayé de rester dans les limites ou de respecter les lignes directrices données par le gouvernement fédéral qui étaient de 3,2 milliards. C'est ce dont nous avons à tenir compte.

Et je dois répéter que j'ai dû porter un jugement car, étant donné ce montant, nous avons pensé que le problème de l'inflation était grave à long terme. Voilà pourquoi nous sommes arrivés au chiffre de 4.5. Avec un tel taux d'inflation, il fallait fixer un maximum et j'ai jugé que le plafond devait être de 30.4.

Je dois avouer que cela peut sembler contradictoire, par rapport aux prévisions d'exportation faites par la Commission canadienne du blé, mais nous avons simplement essayé de respecter les lignes directrices. Et même là, je dois vous rappeler qu'il s'agissait de 3,5 milliards de dollars—ma recommandation aurait au moins coûté cela, comparé aux 3,2 milliards de dollars fixés par le gouvernement comme faisant partie des lignes directrices établies pour le processus.

M. Bockstael: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Mrs. Côté, a supplementary question.

Mrs. Côté: In french, Mr. Chairman.

Doctor Gilson, at the beginning of your answer to Mr. Bockstael, you said that your consultation meetings were held in camera. Could you tell me why?

M. Gilson: Nous avons eu des moments intéressants au début de nos consultations alors que nous décidions de tenir ces consultations en public ou à huis clos. Nous avons trouvé une solution de compromis et à la fin de chaque réunion nous serons tenus libres de faire les déclarations que nous voudrions. Nous en avons fait ainsi lors de chaque séance. Le public a été mis au courant de ce qui s'est passé, à mon avis.

Pourquoi le processus a-t-il lui même été effectué à huis clos? Parce que nous avons estimé que le sujet, en dernière analyse, était extrêmement complexe et difficile et nous devons avoir l'occasion, dans un groupe si divers, de tenter de discuter pour établir quelles étaient les divergences et les différences d'opinion pour ensuite établir le climat dans lequel nous pourrions examiner les solutions de rechange et déterminer s'il y avait possibilité d'en venir à une entente. Ceci excepté, il y a eu une déclaration très franche et honnête à la fin de chaque réunion; tous et chacun étaient libres de faire des

[Text]

think all took advantage of making statements. It was a compromise.

The Chairman: Thank you. Starting the second round, I have eight questioners left on the second series of questions and three members who have already indicated they want to question. I now have nine. Therefore we will obviously have to reduce the time limit, so we will start this round of questioning at 10 minutes.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Welcome to Dr. Gilson and welcome down to the committee and also congratulations on what many people think is a very good balanced report and an attempt to solve the problem.

I think from my point of view, the committee proceedings we are going to be going through, boil down to basically one thing, which is whether or not Bill C-155 has addressed this question of the hurt that is continually being talked about in various parts of Canada. Everything else is not completely but certainly secondary to this question, because to go through the process we have gone through over the last number of months without addressing the inequities in the livestock and also the processing sector would be a grave disservice, not only to the Prairies and western Canada, but also Canada as a whole because we may not get a chance to do this again for some years given the problems which have developed just going through what we are going through at the present time. From my point of view, at least, this is the central issue we have to address ourselves to. Number one, whether or not there is a hurt and I think that most groups agree there is. Secondly, whether this bill addresses the hurt and if it does not then how do we change the bill to allow that to take place. Is it my understanding in reply to a question from Mr. Mazankowski, you believe Bill C-155 does not go far enough in addressing this question of the distortions which have been created by the Crow and if not could you explain in a little greater detail so that the committee has a good solid understanding exactly of your feeling on this?

Professor Gilson: All right. There are two parts to my response.

Number one. This is not a new issue. The question you raise is fundamental, an important and complex one but it is not new. It was addressed in 1979-1980 by the farm organizations themselves and, indeed, if you look at one of the proposals, there was an attempt to try to see how they could pay the railways and at the same time try to offset the hurt, as the farmers called it, to the other sectors that did not have the advantage of the statutory rates; mainly livestock, special crops and the oil-seed crushing industry.

[Translation]

déclarations et je crois que nous nous sommes tous avantagés de cette occasion. Ce fut là un compromis.

Le président: Merci. Pour commencer le deuxième tour, nous avons huit personnes qui veulent participer à la deuxième série de questions et trois membres qui ont déjà laissé entendre qu'ils veulent poser des questions. J'en ai maintenant neuf. Nous aurons donc, évidemment, à raccourcir la limite de temps; nous accorderons donc 10 minutes pour cette série de questions.

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Bienvenue au docteur Gilson et bienvenue au Comité. Félicitations pour ce que les gens estiment être un rapport bien équilibré et une tentative de régler le problème.

Je crois que les discussions auxquelles nous nous livrons au sein de ce comité se réduisent fondamentalement à une question, c'est-à-dire à savoir si le Bill C-155 s'attache au problème du dommage auquel il est continuellement fait allusion dans les diverses régions du Canada. Tout le reste n'est certainement pas complètement secondaire mais c'est secondaire du problème. De passer par le processus auquel nous avons été soumis depuis un grand nombre de mois sans toucher à la question des injustices dans l'affaire du bétail et dans le secteur de la transformation, serait un mauvais service à rendre non seulement aux Prairies et à l'Ouest du Canada, mais aussi au Canada tout entier, parce que nous n'aurons peut-être l'occasion dans l'avenir prévisible d'examiner cette question, étant donné les problèmes que nous avons soulevés par le fait même d'avoir abordé la question. À mon point de vue, c'est là la question. À mon point de vue, c'est la question fondamentale à laquelle nous devons nous attacher. Premièrement, existe-t-il un dommage ou non? Je crois que la plupart des gens sont d'accord pour dire oui. Deuxièmement, le bill s'attache-t-il à ce dommage et s'il ne le fait pas, comment allons-nous modifier le projet de loi de façon à ce que cela se produise. Je crois comprendre, d'après la réponse à une question posée par M. Mazankowski, que vous ne croyez pas que le bill C-155 puisse régler ce problème des désavantages qui ont été créés du fait du Crow et je voudrais que vous expliquiez en plus grand détail de façon que le comité puisse comprendre exactement ce que vous pensez de cette question.

M. Gilson: Très bien. Ma réponse comporte deux parties.

Premièrement, ce n'est pas là un nouveau problème. La question que vous posez est une question fondamentale, une question importante et complexe, mais ce n'est pas du nouveau. Les organisations agricoles elles-mêmes s'y sont attaquées en 1979-1980. De fait, si vous examinez l'une des propositions, vous constaterez que c'était là une tentative de savoir comment on pourrait payer les chemins de fer, en même temps, compenser le dommage, pour emprunter l'expression des cultivateurs, causé aux autres secteurs qui n'avaient pas l'avantage de tarifs statutaires, comme le bétail, les récoltes spéciales et l'industrie des oléagineux.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

We looked at that alternative in the consultation process, and in that process I think all present acknowledged that this was the dilemma: If we paid the railways directly with the Crow benefit, what method could be used to try to offset the hurt or the disadvantage to the other sectors?

Now that is exactly why I come down, if you like, in the middle of the two understandable and different points of view on it. Those views were at the table; there were clearly strong and vigorous statements about the need to maintain resource neutrality in the livestock and oil-seed crushing industries. There was another group presenting well-known reasons why payments should be made to the railways. That is exactly why I tried to find, in the middle, a phased process where we would start to pay the railways with the Crow benefit and phase it over close to a decade toward the producers. Down to about 80% would go to producers, and about 20% to the railways, phased over 10 years.

But we recognized, in doing this, that there was a disadvantage or a side effect to it, a serious side effect in what producers call the dilution. After all, the statutory rates were addressed to—and gave an advantage to—a particular type of production—the statutory grains, in effect. This is why we recognized that it would be diluted even with my method, and that is why we put in the agricultural adjustment figure. I think that is the short of it; that is the background to which we addressed ourselves in trying to come up with a remedy or a proposal.

Now coming more particularly to your question, if we pay the railways, what is the effect? Well, to the extent that we addressed this in the report—and I think we have a fairly lengthy section on that—to the extent that, if the payment is made to the railways, that continuing distortion will be there.

Since my own report was completed, I have seen and heard discussions. I think it is recognized that the distortion effect is there. I think it is acknowledged that some way should be found. If we go ahead by way of payment to the railway, then what method might be used to try to offset the distorting effects, say in the livestock industry, in the processing industry, or special crops?

I do not think anyone has denied that distorting effect was there. It was recognized before I started. It was discussed openly, candidly, in my own report and in the discussions. It was outlined in my own report, and I have heard it discussed since, so it is not a new issue. It is there to the extent that the disbursement of the Crow benefit goes to the railways.

Of course over time, to be fair, if there is continuing inflation—and to the extent that producers now start to participate more by way of contributions—that distortion, to

Nous avons examiné les alternatives dans le procédé de consultation et nous reconnaissons tous que c'est là le dilemme: Si nous payons directement les chemins de fer grâce au bénéfice de Crow, quelle méthode devons-nous emprunter pour compenser le dommage ou le désavantage causés aux autres secteurs?

C'est précisément pour cela que j'ai adopté la position du centre entre deux points de vue différents qui sont tous les deux bien compréhensibles. Ces opinions sont exprimées clairement. Il y a eu des déclarations très vigoureuses au sujet du besoin de maintenir la neutralité des ressources dans les industries du bétail et des oléagineux. Un autre groupe a présenté des raisons bien connues pour lesquelles les paiements devraient être faits aux chemins de fer. C'est pour cette raison que j'ai tenté, dans la position du centre, de trouver un processus graduel selon lequel nous pourrions commencer à payer les chemins de fer au moyen du bénéfice Crow tout en nous orientons au cours d'une décennie vers les producteurs. Environ 80 p. 100 irait aux producteurs et environ 20 p. 100 aux chemins de fer, durant une période de 10 ans.

Mais nous avons reconnu qu'en en faisant ainsi il y aurait un désavantage ou un résultat secondaire grave qui se traduirait par ce que les producteurs appellent la dilution. Après tout, les tarifs statutaires avaient pour objet de fournir un avantage à un secteur particulier de la production, soit les céréales. C'est pourquoi nous avons reconnu qu'il y aurait dilution même selon ma méthode et c'est pour cela que nous avons inclus l'ajustement agricole. Je crois que cela résume bien la situation. C'est le contexte auquel nous devons nous attacher pour tenter d'en arriver à un remède ou à une proposition.

Abordant maintenant plus particulièrement votre question, si nous payons les chemins de fer, quel en sera l'effet? Eh bien, nous avons touché cette question dans le rapport et je crois que le rapport consacre une partie assez longue à ce sujet, si le paiement est fait aux chemins de fer, le dommage continuera d'exister.

J'ai entendu bien des discussions depuis que j'ai terminé mon rapport. Je crois que l'effet de distorsion existe effectivement. Je crois que nous reconnaissons tous qu'il va falloir trouver un remède. Si nous allons de l'avant pour payer les chemins de fer, quelle méthode devons-nous adopter pour compenser les dommages causés à l'industrie du bétail, par exemple, ou à l'industrie de la transformation ou aux récoltes spéciales?

Je doute que quiconque ait nié qu'il existe un effet désavantageux. On l'a reconnu avant même que je commence mon étude. Nous en discutons ouvertement, franchement dans mon propre rapport et dans nos délibérations. J'en ai parlé dans mon rapport et j'ai entendu les gens discuter cette question depuis; ce n'est donc pas un nouveau problème. Il existe en ce sens que le déboursement du bénéfice de Crow est fait aux chemins de fer.

Evidemment, s'il continue d'y avoir de l'inflation, on doit en convenir, et étant donné que les producteurs commencent maintenant à participer davantage par le biais de contribu-

[Text]

some degree, will be removed over time, to be fair about it. I am saying that, to the extent that the costs go above the Crow benefit 1981-1982, with inflation, and to the extent farmers are contributing to it, to that extent that distortion on livestock, special crops, and so on will be removed. But it will be a slow process.

I do want to stress that, I think, all the people I have talked to, certainly during the consultations and the farm organization discussions that I have looked at, recognize that the dilemma is there. There is no doubt about that. I think the big dilemma is how to do it.

Mr. Murta: Can you outline very briefly for the committee, the impact that the Crow rate has had on eastern livestock production over the years, vis-à-vis western livestock production? Has there been, in your study, a shift from the west to the east in terms of livestock production over the years because of the Crow rate? That is the common thinking, I think. If that had taken place, when you took a look at the problem yourself and you addressed that problem, was there going to be any kind of a dramatic shift back from the east, primarily Quebec, to the west of livestock production?

• 1055

I guess what I am coming at is have the farmers in the Province of Quebec overreacted to the Pepin proposal, the original one that was on the table after your proposal and in which we have got ourselves, as an outcome, the legislation, C-155? In other words, was there an overreaction because of some fear that they would lose their livestock advantage or a comparative advantage or some type of an advantage and is that founded, in your opinion?

Professor Gilson: I think there are two or three responses to that: Number one, keep in mind that the shift in livestock production to eastern Canada, particularly in hog production, has been taking place since I believe the early 1970s. That is not a new phenomenon.

Number two, in terms of my own direct experience with agriculture and discussions with farmers, transportation is important, no doubt about that, from the standpoint of livestock but it is not the only factor. There are other factors too, as we know, that will dictate whether livestock is produced or not. We have to keep that in perspective and I think I say that in the report, that transportation is very important but it is not the only factor.

Number three, with all due respect, I think that the effect of my recommendation has been overrated, flattering but I think overrated in terms of its impact on what it would do with the livestock industry in eastern Canada.

Fourthly, to the extent that livestock production... and I recognize this—would be encouraged by payment to the producers in the west, for the most part that production now from, say, the three Prairie hog marketing boards is going into

[Translation]

tions, ce dommage va dans une certaine mesure s'atténuer au cours des années. Ce que je dis, c'est que si les coûts dépassent le bénéfice de Crow de 1981-1982, en raison de l'inflation, et si les agriculteurs contribuent leur part, ce dommage causé au bétail, aux récoltes spéciales et ainsi de suite s'atténuera, mais ce sera là un processus très lent.

Je veux souligner, cependant, que toutes les personnes que j'ai consultées, et certainement durant les consultations et les discussions que j'ai eues avec les organisations agricoles ou dont j'ai entendu parler, reconnaissent l'existence du dilemme. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Je crois que le gros problème est de savoir comment le régler.

M. Murta: Pourriez-vous esquisser brièvement devant le Comité l'effet que les tarifs de Crow ont eu dans la production du bétail de l'Est au cours des années par rapport à la production du bétail de l'Ouest? Est-ce qu'il y a eu un changement de mouvement de l'Ouest à l'Est en ce qui a trait à la production du bétail à cause du tarif de Crow? C'est là l'opinion générale n'est-ce pas? Si c'est ce qui s'est passé, quand vous avez examiné le problème et que vous vous êtes attaqué à ce problème, avez-vous cru qu'il y aurait un changement dramatique de l'Est, surtout du Québec, vers l'Ouest, dans la production du bétail?

C'est où je veux en arriver: les agriculteurs du Québec ont-ils eu une réaction excessive devant la proposition Pepin, la proposition initiale qui a été présentée après votre proposition et qui a donné lieu à la législation, au projet de loi C-155? En d'autres mots, y a-t-il eu une réaction excessive par crainte de la perte de l'avantage du bétail ou d'un avantage comparable ou d'une autre sorte d'avantage et cette opinion est-elle juste, à votre avis?

M. Gilson: Je crois qu'il y a deux ou trois réponses à cette question. Premièrement, rappelez-vous que le changement qui s'est produit dans la production du bétail vers l'est du Canada, notamment dans la production du porc, a commencé de se produire au début des années 1970. Ce n'est pas un phénomène nouveau.

Deuxièmement, et d'après ma propre expérience en agriculture et mes entretiens avec les agriculteurs, les transports sont une question très importante, il ne faut pas en douter, du point de vue du bétail mais ce n'est pas là le seul facteur. Il faut songer à d'autres facteurs qui détermineront si on produit du bétail ou non. Nous devons nous rappeler ce point; je dirais que, dans le rapport, la question des transports est très importante mais que ce n'est pas le seul facteur.

Troisièmement, sans vouloir vous contredire, je dirais que l'on a surévalué ma recommandation. C'est très flatteur mais je crois qu'on surestime ma recommandation en fonction de l'incidence qu'elle aura sur l'industrie du bétail dans l'Est du Canada.

Quatrièmement, il est vrai que la production du bétail, j'en conviens, serait encouragée par le paiement aux producteurs de l'Ouest, et que la production des commissions de commercialisation du porc des trois provinces des Prairies va au Pacifique

[Texte]

the Pacific Rim and into the U.S. and I recognize that processed pork is moving from eastern Canada into the general world markets, but remember our production relative to that international market is a relatively small one, an important one but a small one, so I guess I am concluding that while I may be flattered that the recommendation I made may have serious repercussions, I think it has been overrated. I would have to come to the conclusion that the impact would not be as drastic as has been anticipated.

Mr. Murta: Could we then follow that along? That was under the proposal you talked about which was an 80-20 payment eventually. Could we assume the same thing would have taken place if the payment had been a 50-50 payment as the minister proposed?

Professor Gilson: Oh, I would think so. I think with the 50-50 or the 80-20 the impact would not have been as drastic as I think many feel it might have been. That would be my feeling.

Mr. Murta: I see. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. That is your time.

Monsieur Ostiguy, dix minutes, s'il vous plaît.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Docteur Gilson, je voudrais vous féliciter, moi aussi, pour le travail que vous avez fait pour la présentation de ce rapport. Ce n'était sûrement pas chose facile.

Une première question. Dans votre rapport, à la page 1-6 du texte français, on dit ceci:

Les autres groupes intéressés de l'Est et de l'Ouest du Canada ont soumis des mémoires écrits au représentant fédéral pour lui faire connaître leurs points de vue et leurs suggestions.

Quels sont les représentants de l'Est du Canada qui vous ont fait des représentations ou qui vous ont fait parvenir des mémoires lorsque vous travailliez à la préparation de votre rapport?

Professor Gilson: First of all, sir, my mandate as federal representative in the consultation process was to confine the hearings to the major farm organizations in western Canada and the two national railways and that is what I did. So you have to keep in mind the context in which the consultations were held.

• 1100

The direct consultations were with 10 major farm organizations and two national railways in the west. In addition to that, we received dozens and dozens of briefs and submissions from many other interested organizations, including organizations from eastern Canada and particularly from, I believe, Dr. Tychniewicz, the UPA in Quebec, Coopérative fédérée in Quebec, I believe, some from Ontario, and I believe we had some submissions from the Maritimes—I have forgotten. But we had submissions, many many submissions, beyond those directly from the 10 organizations at the table and the two railways.

[Traduction]

et aux États-Unis et je reconnais que le porc transformé va des marchés de l'Est du Canada vers les marchés internationaux, mais nous devons nous rappeler que notre production est plutôt petite par rapport à celle du marché international, une production importante mais petite. Je dois donc conclure que tout en étant flatté par la possibilité que mes recommandations puissent avoir de graves répercussions, je dois dire qu'elles sont surestimées. Je dois en venir à la conclusion que l'effet ne serait pas aussi draconien qu'on ne l'ait pensé.

M. Murta: Pourrions-nous poursuivre le sujet? La proposition dont ovus avez parlé serait un paiement de 80 à 20. Pourrions-nous croire que la situation aurait été la même si le paiement avait été de 50 à 50 comme le ministre le proposait?

M. Gilson: Je le crois bien. Je ne crois pas que l'effet de la formule 50 à 50 ou de 80 à 20 aurait été aussi frappant que bien des gens l'ont cru. C'est là mon sentiment.

M. Murta: Je vois. Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Votre temps est révolu.

Mr. Ostiguy, ten minutes, please.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Gilson, I would like to congratulate you for the work you have done in the presentation of this report. It surely was not an easy thing to do.

A first question. In your report, on page 1-6 of the French version, this is said:

The other interested groups in western and eastern Canada have submitted written briefs to the federal representative to give him their points of view and their suggestions.

Who are the representatives of eastern Canada who have made representations to you or who have sent you briefs while you were working on the preparation of your report?

M. Gilson: Disons tout d'abord, monsieur, que mon mandat de représentant fédéral dans le processus de consultation était de limiter les auditions aux principales organisations agricoles de l'Ouest du Canada et aux deux chemins de fer nationaux et c'est ce que j'ai fait. Vous devez donc vous rappelez le contexte des consultations.

Les consultations officielles se sont déroulées avec les dix principales organisations agricoles et les deux chemins de fer nationaux de l'Ouest. De plus, nous avons reçu des douzaines de mémoires et d'exposés de la part d'un grand nombre d'organisations intéressées, dont des organisations de l'Est du Canada et en particulier, je le crois, de M. Tychniewicz, de l'U.P.A. dans le Québec ainsi que de la Coopérative fédérée et d'autres de l'Ontario. Je crois que nous avons reçu des mémoires des provinces Maritimes—je ne me souviens pas. Mais nous avons reçu beaucoup de mémoires autres que ceux

[Text]

M. Ostiguy: À la page 1-5 du texte français, on dit:

Le représentant fédéral avait toute la latitude pour demander des renseignements ou conseils aux représentants provinciaux.

On sait que la présentation de votre mémoire a soulevé un bouclier d'opposition de la part des gens de l'Est du Canada, et peut-être en particulier du Québec, qui y voyaient un désavantage pour les fermiers du Québec et des Maritimes.

Est-ce que vous avez eu des rencontres avec les organismes que vous venez de nous mentionner, tels l'U.P.A., la Coopérative fédérée ou d'autres associations des Maritimes, avant de terminer votre mémoire?

Professor Gilson: Not directly as such. I met with the officials of the Canadian Federation of Agriculture to try to get an understanding of—in addition to the briefs that we received—some of the concerns and questions and problems that were emerging in eastern Canada; by eastern Canada I mean Ontario, Quebec, and the Maritimes.

We were aware of them. I had read the briefs with interest. My response was that I did not even know what was going to emerge in the limited context, so it was very difficult for me to anticipate and respond to questions that were emerging in eastern Canada until we had tried to resolve within western Canada what the issues were—and more importantly, what types of recommendations we were going to make.

To be honest and fair about it, I was aware of the extensive briefs from UPA, Coopérative fédérée, and other submissions we had received.

M. Ostiguy: Personnellement, j'ai toujours cru que l'étude que vous aviez à faire était une étude sur le transport et devait avoir des implications uniquement au niveau du transport. Cela m'amène à une troisième question, docteur Gilson.

Tout à l'heure, vous avez dit à nos collègues d'en face qu'à la longue, il serait peut-être aussi avantageux, sinon plus avantageux, de faire le paiement aux chemins de fer et que la distorsion allait quand même disparaître. Est-ce que vous pourriez commenter davantage cette opinion que vous avez émise tout à l'heure quant à la distorsion?

Professor Gilson: I think what I said was that while the distortion would remain if the payments were made to the railway, to be fair and to the extent that inflation continued and that farmers contributed to the costs above the Crow benefit—remember that is set at \$651 million in the legislation—to the extent in the future that costs continue to go up above that Crow benefit and farmers contribute to that extent, over the long run that effect would be reduced. That is all I said there. But it would be a very long-run thing, because it is only over time, as farmers contributed more above the Crow benefit, that distortion would be reduced to some extent. I said that had to be recognized—that is the other side of the coin; but it would be very long-run and slow in effect.

[Translation]

qui nous ont été envoyés directement des organisations représentées ici et des deux chemins de fer.

Mr. Ostiguy: On page 1 to 5 of the French version, it says:

The federal representative was at full liberty to seek information or advice from the provincial representatives.

We know that your report has brought forth a great deal of opposition from the people in eastern Canada and perhaps most particularly from Quebec, who saw in it a disadvantage for the farmers in Quebec and in the Maritimes.

Have you had meetings with the organizations that you just mentioned, such as the UPA, the Coopérative fédérée or other organizations from the Maritimes, before completing your report?

M. Gilson: Non pas directement en tant qu'organisations. J'ai rencontré les responsables de la Fédération canadienne de l'agriculture - en plus des mémoires que nous avons reçus - en vue de pouvoir mieux comprendre les préoccupations, les problèmes et les questions qui se présentent dans l'Est du Canada. Quand je parle de l'Est du Canada, je veux dire l'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes.

Nous étions conscients de leur existence. J'ai lu les mémoires avec beaucoup d'intérêt. Ma réaction fut que je ne savais même pas ce qui devait sortir du contexte limité; il m'était donc très difficile d'anticiper les questions qui provenaient de l'Est du Canada ou de leur faire réponse sans avoir au préalable décidé de déterminer les problèmes qui existaient dans l'Ouest du Canada et, ce qui est plus important, les recommandations que nous allions présenter.

En toute franchise, j'étais conscient de la portée des mémoires assez élaborés que nous avons reçus de l'U.P.A. de la Coopérative fédérée et des autres mémoires du genre.

Mr. Ostiguy: Personally, I have always thought that the study you were to conduct was a survey on transport and was to have implications only on transport. This brings me to a third question, Dr. Gilson.

A few minutes ago, you said to my colleagues across that it might be of some advantage, even of more advantage, to pay the railways and that the distortion would eventually disappear. Could you please comment on this opinion which you have presented a while ago as to the distortion?

M. Gilson: Ce que j'ai dit c'est que, même si la distorsion continuait d'exister dans le cas où les paiements seraient effectués aux chemins de fer et dans la mesure que l'inflation continuerait d'exister et étant donné que les agriculteurs contribuent une part au-delà du bénéfice de Crow—rappelez-vous qu'il se chiffre à 651 millions de dollars dans le projet de loi—et advenant que les coûts continuent de dépasser le montant du bénéfice de Crow et que les agriculteurs continuent de verser leur contribution dans cette proportion, l'effet de la distorsion s'atténuera au cours des années. C'est tout ce que j'ai dit. Mais il s'agit là d'une affaire de longue haleine; ce n'est en effet que sur une longue période de temps, et selon que les contributions des agriculteurs iront au-delà du bénéfice de

[Texte]

M. Ostiguy: Est-ce que je pourrais vous demander ce que vous entendez par «long terme»? Est-ce que c'est deux ans, trois ans, cinq ans? Qu'est-ce que cela veut dire?

• 1105

Professor Gilson: No. If my recommendation were followed in terms of the farmers' contributions to costs—and remember, I set the contribution a maximum of 4.5%—well, that would take a fair amount of time before farmers were contributing up to, I think my report said, about half of the total cost of moving the grain. And so when we are talking in that context we are talking decades, not two or three years or next year. We are talking a decade type of thing. It would be a slow-moving, gradual reducing of the distortion to the effect that farmers are contributing above the Crow benefit. I said that we had to recognize that. But it is slow, and to the extent it is slow and it is long run, that distortion remains. The impact of the distortion remains.

M. Ostiguy: Merci. Cela m'amène à vous poser quelques questions dont la première serait la suivante. Docteur Gilson, êtes-vous personnellement en faveur de la création d'un Comité supérieur du transport du grain, à l'article 3 du projet de loi?

Professor Gilson: All right. This is my response, because that has received a great deal of discussion.

If you look at the February 8, 1982, policy statement, clearly one of the guidelines or questions that was put before my group was, how would we go about ensuring railway performance and service guarantees? That was uppermost, one of the important questions in the minds of farmers.

I have to tell you that I started off rather naively saying, well, let us see how we can write that into legislation. But if you think about it—you are experienced in the legislation field, I was not, but it did not take me very long to realize that you cannot write something like that in detail into legislation. So how, then, were we to ensure performance and service?

And our group discussed it at great length. And in fairness, I think all of us agreed that it could not be written in detail but one way to do it would be to set up a body in which you would have the organizations vitally interested and affected, represented. And let them, as time went on, in terms of a framework, decide what those performance and service guarantees ought to be, and have that body pass judgment on it.

That was only one, of course. There are many other aspects of grain transportation as dynamic and changing over time and I think it was the view of the group, and certainly myself, I concurred, that it would be very important to have a body like

[Traduction]

Crow, que le dommage sera atténué dans une certaine mesure. J'ai dit qu'on devait reconnaître cette éventualité. C'est là le revers de la médaille; ce sera un processus à long terme et dont les effets se feront sentir lentement.

Mr. Ostiguy: May I ask you what you mean by "long term". Is it two years, three years, five years? What does that mean?

M. Gilson: Non. Si ma recommandation était acceptable, en ce qui a trait aux contributions des agriculteurs aux coûts, et dites-vous bien que j'ai fixé cette contribution à 4.5 p. 100 au maximum, il faudrait un bon moment pour que les agriculteurs atteignent même, d'après mon rapport, je pense, environ la moitié du coût total du transport du grain. Et même alors, il faudrait des dizaines d'années et non pas deux ou trois ans ou même un an seulement. Nous parlons d'au moins une dizaine d'années. Il s'agirait d'un processus de réduction lente, graduelle de la distorsion qui fait que les fermiers versent une contribution supérieure à la subvention du Nid-de-Corbeau. J'ai dit que nous devons admettre ce fait. Cependant, le processus est lent et dans la mesure où il est et à long terme, cette distorsion demeure. Les répercussions de la distorsion demeurent.

Mr. Ostiguy: Thank you. This leads me to ask you a few questions. Dr. Gilson, are you personally in favour of creating a senior grain transportation committee as described in Clause 3 of the bill?

M. Gilson: D'accord. Voici ma réponse qui est le fruit de beaucoup de discussions.

En regardant dans l'énoncé de politiques du 8 février 1982, l'une des directives ou des questions qui furent confiées par mon groupe étaient celle-ci: comment peut-on garantir le rendement ou le service des chemins de fer? Voilà l'une des questions les plus importantes dans les préoccupations des agriculteurs.

Je dois vous dire que, naïf que j'étais, je me suis d'abord demandé comment nous pourrions inscrire cela dans la loi. Cependant, si on y pense, vous avez de l'expérience dans le domaine législatif, je n'en avais pas, mais il ne m'a pas fallu longtemps pour comprendre que l'on ne peut pas rédiger les détails de telle mesure dans une loi. Comment alors pouvions-nous assurer le rendement et le service?

Notre groupe en a discuté longtemps. Je pense que nous étions tous d'accord qu'on ne pouvait prévoir cela en détail mais qu'on pouvait l'assurer en formant un organisme où seraient représentées toutes les organisations qui y ont un intérêt vital et qui en seraient affectées. Ensuite, nous devrions les laisser décider de ce que devraient être ces garanties de rendement et de service quitte à ce que cet organisme en décide finalement.

Voilà seulement un aspect de la question du transport du grain, bien sûr. Mais cette question évolue dans le temps et je pense que le groupe était d'avis, et j'étais certainement d'accord en cela, qu'il serait très important de mettre sur pied

[Text]

that. A senior policy body, a recommending body, that would sit in judgment on not only performance and service guarantees, but on the general operation of the system.

Now, in doing that, we looked at what we had come through in the 1970s when we got into block shipping and then eventually set up the Grain Transportation Authority, GTA. We looked at it and I think we came to the conclusion that, yes, that was an important and an integral part of whatever we finally would recommend. And we recommended—and I see it has been adopted in Bill C-155. I think that is a good feature, a good part of the legislation. That would be my view.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Ostiguy: Est-ce que vous ne croyez pas, docteur Gilson, que ce rôle aurait pu être joué par un organisme déjà existant? Ne pensez-vous pas aussi que ce comité supérieur pourrait déranger les opérations de la Commission canadienne du blé? Est-ce que cela n'aurait pas pu être fait par un organisme déjà existant? Il en existe déjà plusieurs: il y a la Commission canadienne du blé...

Professor Gilson: Well, there are many actors in the field. Let me say at the outset, I recognize of course that there are many interests involved and there is some apprehension about the recommendation made on what we call the central co-ordinating agency.

But if you look at that system, it is a complex system of many actors involved in it, some of them with not necessarily divergent views but from time to time there is a need to co-ordinate the system. I do not mean that in a sense of dictating, but trying to bring the pieces together in terms of moving grain through that very complex system. I think our experience with the Grain Transportation Authority has been reasonably good. I know we have had some difficulties, but I think it has been reasonably good. I think the Canadian Wheat Board can work with other bodies and there are many, many other bodies involved in that system. If it is to work, remember the efficiency of the system will depend on how well those various actors work together. I think there are many more pluses than negatives in the system. I think there is need for a policy and a co-ordinating body where they can come together and iron out some of the differences and, more important, to work out mutual gains. They can do that in the system, so I think it is a good concept.

• 1110

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy. Before going to Mr. Mayer, who will be followed by Mr. Flis and by Mr. Althouse, I am going to call a brief recess, for about five minutes, to give people a chance to stretch their legs. The committee is recessed for five minutes.

[Translation]

un tel organisme. Un organisme supérieur voué à la définition des politiques, avec pouvoirs de recommandations qui déciderait non seulement des garanties de rendement et de service, mais sur le fonctionnement général de l'ensemble du système.

En ce faisant, nous avons considéré ce que nous avons fait au cours des années 70 alors que nous avons adopté le transport par rame et éventuellement mis sur pied l'Office du transport du grain. Nous l'avons étudié et, je pense, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il s'agissait d'un rouage important et intégral de toutes recommandations finales que nous devons faire. C'est ce que nous avons recommandé et je pense que le projet de loi C-155 a suivi notre recommandation. Je pense que c'est là un aspect positif de cette mesure législative. Telle est mon opinion.

The Chairman: Your last question.

Mr. Ostiguy: Do you not think, Dr. Gilson, that this role could have been held by an organization already in existence? Do you not think that this Senior Committee could disturb the operations of the Canadian Wheat Board? Could this job not have been done by an organization already in existence? There are already many organizations: The Canadian Wheat Board...

M. Gilson: Il y a plusieurs participants dans ce processus. Permettez-moi d'abord de dire que j'admets qu'il y a plusieurs intérêts divergents dans cette affaire et qu'il existe certaines craintes au sujet de ce que nous appelons l'organisme central de coordination.

Cependant, si vous considérez l'ensemble du système, vous constatez qu'il est complexe et qu'il implique plusieurs participants, qui n'ont pas nécessairement des vues divergentes, mais qu'il existe un besoin de coordination de tout le régime. Je ne veux pas dire par là qu'il devrait imposer ses idées, mais qu'il devrait intégrer tous les éléments ensemble en vue de transporter le grain dans ce réseau très complexe. Je pense que l'expérience de l'Office de transport du grain s'est avérée un succès relatif. Je sais que nous avons connu certaines difficultés, mais les résultats ont été assez bons. Je pense que la Commission canadienne du blé peut travailler de concert avec d'autres organismes, et il y en a plusieurs. Si nos recommandations doivent fonctionner, rappelez-vous que l'efficacité du système dépendra de la façon dont les différents participants travailleront de concert. Je pense que le positif l'emporte de beaucoup sur le négatif. Je pense que nous avons besoin d'un organisme responsable de la politique et de la coordination où tous les participants pourront se réunir et aplanir leurs divergences et, ce qui est plus important, en tirer des avantages. Ils peuvent le faire dans le système que nous proposons de sorte que je pense que notre idée est bonne.

Le président: Merci, monsieur Ostiguy. Avant de céder la parole à M. Mayer, suivi de M. Flis et de M. Althouse, nous ferons une pause d'environ cinq minutes pour nous permettre de nous reposer. La séance s'ajourne pour cinq minutes. Si personne ne prend plus de temps que M. Mayer, nous n'aurons aucun problème.

[Texte]

[Traduction]

• 1112

• 1116

The Chairman: Order, please. Mr. Mayer, please, 10 minutes.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Again, I would like to echo what other members have said and welcome our two witnesses to the committee.

There are many, many areas to cover in this bill. I would like briefly to make reference to two: first, the ability of the producer to pay, and the related question of how we should address the keeping down of the cost so that ability to pay should be kept in bounds; and second, the question of where the benefit goes and how the Crow gap figure should be distributed.

But first of all, it seems to me that one of the ways to ensure the producer does not have to pay any more than is absolutely necessary is to keep the railway costs down. In one of your guiding principles or general observations in Part VI of your report, Dr. Gilson—on page VI(2), Item No. 7—you talk about:

... anticipated gains or cost savings resulting from improved productivity and efficiency measures in the grain handling and transportation system.

I am wondering how much work your task force did on developing efficiencies in the system. For instance, I think a lot of people would agree we could bring the car cycle time down considerably.

One of the other areas that you addressed, in answer to a question from Mr. Mazankowski, is the whole question of how the increase in costs is going to be shared between the railways and the producer. It seems to me—at least I would argue, and I wonder if you gave it any consideration—that the formula is backward. I would like to see the railways pick up the first percentages of cost, and after 3% or 6%, or something in that order, then the producer begins to share. It seems to me that unless you put some incentive on the railways to keep their costs down, they are going to show an inflationary factor or try to prove to the CTC, or whatever other body regulating it, that they have in fact seen an increase in their costs and then can go ahead and charge it to the producer. I wonder if you could comment on those areas. And I have several more in terms of the cost question.

• 1120

Professor Gilson: Yes. If I can find it, while I am trying to respond to you. There is a section in the report relating to—

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mayer, s'il vous plaît, vous avez 10 minutes.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Une fois de plus, j'aimerais me faire l'écho des autres membres et souhaiter la bienvenue aux deux personnes qui se présentent aujourd'hui devant notre Comité.

Il y a nombre de questions à aborder dans le projet de loi. J'aimerais en mentionner brièvement deux: tout d'abord, la capacité du producteur de payer, et la question qui y est liée, savoir comment nous devons freiner la croissance des coûts pour qu'il puisse continuer à le faire; et en deuxième lieu, la question de déterminer où vont les profits et de quelle façon l'écart par rapport au tarif du Nid-de-Corbeau devrait être réparti.

Mais tout d'abord, il me semble qu'une des façons de veiller à ce que le procureur n'ait pas à payer plus cher qu'il n'est absolument nécessaire consiste à empêcher les coûts de fret par chemin de fer de monter. Dans l'un de vos principes directeurs ou l'une de vos observations générales dans la partie VI de votre rapport, monsieur Gilson—à la page VI(2), point n° 2—vous parlez de:

... gains anticipés en économies résultant de l'amélioration de la productivité et des mesures d'efficacité dans le domaine de la manutention des grains et du système de transport;

Je me demande combien de travail votre groupe d'étude a accompli lorsqu'il s'est agit d'élaborer des mesures d'efficacité dans le cadre du système. Par exemple, je crois que bien des gens conviendraient que nous pourrions réduire considérablement la durée du cycle de transport.

Une des autres questions que vous avez abordées, pour répondre à une question de M. Mazankowski, concerne, de manière générale, la façon dont les chemins de fer et le producteur se partageront l'accroissement des coûts. Il me semble—du moins, c'est ce que j'alléguerais, et je me demande si vous y avez pensé—que la formule est rétrograde. J'aimerais que les chemins de fer assument la première partie du coût et qu'après un certain pourcentage, par exemple 3 ou 6 p. 100 le producteur commence à partager le fardeau. Il me semble qu'à moins d'adopter des mesures pour inciter les chemins de fer à réduire leurs coûts, ils montreront des tendances inflationnistes ou tenteront de prouver à la CTC, ou à quelque autre organisme qui les régit, qu'ils ont en fait connu une augmentation de leurs coûts et qu'ils peuvent aller de l'avant et faire absorber cette hausse par le producteur. Pourriez-vous commenter ces deux points. Et j'ai plusieurs autres questions à poser au sujet du coût.

M. Gilson: Oui. Si j'arrive à trouver ce que je cherche tout en essayant de répondre à votre question. Il y a une partie du

[Text]

yes, I think it is in Chapter IV, page 27. We had considerable discussions during the consultations on this whole matter of efficiencies, from the standpoint of the various actors in the system, and we in part captured that in the discussion on page 27 and through three or four pages of examples. We did not attempt to make any exhaustive study of the ways that efficiencies or economies might be achieved, but we listened very carefully to examples, and the car cycle is the obvious one and quite spectacular. A one day shortening of the cycle, and I think we illustrated this, would lead to a reduction of about \$75 million in investment in cars.

The move from boxcars to hopper cars, for example, is quite a major way to increase productivity. I guess what we said was, here are examples. And we said the so-called central coordinating agency should be encouraged to continue to look at ways where there are mutual gains to be made in the system. We stressed that, somewhere in the report I think, and I want to underline this: that a gain to be a true gain should be that. There should be a mutual saving and there should not be a shifting of cost.

Mr. Mayer: That is the second point I was making: if you force the railways to absorb the first percentage of increase in cost, then that puts incentive on the railways to see that some of those things are in fact implemented. But if you ask the producer to pick up the first percentage, then the argument is: Whether there is inflation in the real world or not, there will be inflation, as far as the railways cost accounting is concerned, and that will result in an increase in cost to the producer. It just seems to me that one of the best ways to ensure that we do pick up some of those efficiencies that are available in this system is to force the railways to look for efficiencies first, and you will do that by forcing the railways or asking the railways to pick up the first percentage of increase in cost.

In fact, you said the same thing to Mr. Mazankowski. You said that when you were going through this, and you were dealing with inflation rates of 12%, 6% seemed reasonable. But if you write legislation, presumably you write it for a long time and you have to consider that we may in fact even go through a period of deflation, which the Americans have been going through for the last two or three months. It may not last but the point is, it is a possibility.

Professor Gilson: I guess to be frank, we did not address this in any detailed or extensive way, as to what sorts of incentives one might build in to keep those costs down. I am not just too sure how one might administer what you have in mind there, but perhaps that is an approach. We did say, if I may just conclude, that there should be a mutual sharing of productivity gains, if there could be, and we gave an example here. But, to be honest, we said: Here are examples. It was discussed extensively; it will be important. I think what we concluded

[Translation]

rapport qui traite de—oui, je pense qu'il s'agit du Chapitre IV, page 27. Au cours des consultations, toute cette question de l'efficacité, du point de vue des diverses parties intéressées au sein du système a fait l'objet d'un débat énorme que nous avons essayé de rendre en partie à la page 27 et dans les trois ou quatre pages d'exemples. Nous n'avons pas entrepris de faire une étude exhaustive des différentes façons dont cette efficacité ou ces économies peuvent être réalisées, mais nous avons écouté très attentivement les exemples donnés et celui du cycle des wagons est le plus révélateur et est assez spectaculaire. En effet, je crois que nous l'avons bien montré, si on raccourcissait ce cycle, cela entraînerait une réduction d'environ 75 millions de dollars en investissement dans les wagons.

Le passage des wagons couverts aux wagons-trémies, par exemple, est un moyen assez important d'accroître la productivité. Je suppose que nous avons dit: voici des exemples. Et nous avons déclaré qu'il importait d'encourager l'organisme central de coordination à continuer de chercher des moyens de réaliser des gains de part et d'autres à l'intérieur du système. Nous avons insisté sur ce point et je tiens à le souligner: c'est à cette seule condition qu'on peut parler de gain réel. Il doit y avoir des économies de part et d'autre, et il ne devrait pas y avoir de transfert des coûts.

M. Mayer: C'est là le second point que je soulevais: si vous forcez les chemins de fer à absorber le premier pourcentage de l'augmentation du coût, cela revient à les inciter à voir à ce que certaines de ces mesures soient adoptées dans la pratique. Mais si vous demandez aux producteurs d'assumer le premier pourcentage, la question est la suivante: qu'il y ait ou non inflation dans le monde réel, il y aura inflation pour ce qui est du coût du transport en chemin de fer, ce qui se traduira par une hausse du coût pour le producteur. Il me semble que l'un des meilleurs moyens de veiller à ce que nous profitons de certaines de ces mesures d'efficacité qu'offre le système est de forcer les chemins de fer à trouver ces mesures d'efficacité d'abord et, pour ce faire, il s'agit de les forcer à assumer le premier pourcentage de l'augmentation du coût, ou de leur demander de le faire.

En fait, cela revient à ce que vous avez dit à M. Mazankowski. Vous avez déclaré que lorsque vous aviez affaire à des taux d'inflation de 12 p. 100 à 6 p. 100 semblaient un chiffre raisonnable. Mais lorsque vous rédigez des textes de loi, en principe vous le faites pour une longue période et vous devez prendre en considération le fait que nous pouvons même connaître une période de déflation que les Américains ont vécue pendant les deux ou trois derniers mois. Cela ne durera peut-être pas, mais le fait est que la possibilité existe.

M. Gilson: À vrai dire, je pense que nous ne nous sommes pas penchés de façon détaillée ou exhaustive sur la question de savoir quelles sont le genre de mesures que l'on pourrait introduire pour empêcher que ces coûts n'augmentent. Je ne sais pas très bien comment on pourrait procéder pour être en application ce que vous avez en tête, mais il s'agit peut-être d'une approche. Pour conclure, je dirais que nous avons effectivement affirmé qu'il devrait y avoir un partage des gains de la productivité, si toutefois il y en avait, et nous avons donné

[Texte]

was that this should be properly the ongoing and continuing concern of the central co-ordinating agency or the grain transportation administration.

Mr. Mayer: Then, the next question: Which, in your opinion, or Dr. Tyrczniewicz's opinion, would help in terms of efficiencies in the system? ... the way Bill C-155 is written, where we pay the railways or the way where there is an option that the producers be paid. Which, in your opinion, would result in greater ongoing efficiencies in the transportation system of moving grain?

Professor Gilson: I guess the pay the railway approach will call for more direct monitoring of one form or another. If we pay the producers, I suppose each producer would individually try to come to some opinion about what would be efficient or not, or economical or not, from his or her point of view and that would be transmitted, I suppose, by the daily action of the person through the market system.

• 1125

Mr. Mayer: Let me ask you this. How would you react to the statement that I have heard made that if you pay the producer, the producer then is in a position to decide to a certain extent what kind of transportation he wishes to use, and that puts competition in the system and in fact that is the best way to ensure efficiencies in the system. Would you agree or disagree with that kind of assertion?

Professor Gilson: I suppose to the extent the producer is, first of all, knowledgeable and to the extent the producer has alternatives, that option has some effect on efficiency. I do not think there is any doubt about it.

My guess is on many issues, however, the individual producer would need a bit more knowledge. And that is why we set up the Grain Transportation Authority, or the central co-ordinating agency, so that that individual producer in addition could have his representative on that committee monitoring the system.

Mr. Mayer: With all due respect, Dr. Gilson, my experience with producers is they know precisely the amount of money they are going to save by loading a producer car, and you do not need a lot of government monitoring systems or a lot of people handing out information. If it is dollars and cents and the producers can either save it or spend it, they are going to have that information available to themselves very quickly because they are the people who have to respond to their bankers.

That is the question I would like to get from you, and surely ... Dr. Tyrczniewicz is here and I consider him one of the best people around in western Canada as far as dealing with figures. I am asking you if I could get some kind of an opinion from either one of you as to whether you agree or disagree with the people that say that if you pay the producer,

[Traduction]

ici un exemple. Mais, pour être franc, nous avons dit: voici des exemples. La question a été amplement débattue; ce sera important. Je pense que nous sommes parvenus à la conclusion que cela devrait être un objet de préoccupation permanent de de l'organisme central de coordination ou de l'administration chargée du transport des grains.

M. Mayer: La prochaine question est alors la suivante: à votre avis, ou de l'avis de M. Tyrczniewicz, qu'est-ce qui contribuerait à l'efficacité à l'intérieur du système? La façon dont le bill C-155 est rédigé, où nous payons les chemins de fer, ou bien, la formule selon laquelle nous pourrions payer les producteurs. Selon vous, qu'est-ce qui se traduirait par une plus grande efficacité du système de transport du grain, sur une base permanente?

M. Gilson: Je suppose que la méthode qui consiste à payer les chemins de fer exigerait une forme de contrôle plus directe. Si nous payons les producteurs, je pense que chacun s'efforcera, de son côté, de se faire une idée au sujet de ce qui serait efficace ou non, économique ou non, et cela se traduirait, je suppose, par l'intervention directe de l'intéressé à l'intérieur du marché.

M. Mayer: Permettez-moi de vous poser cette question. Comment réagiriez-vous à ces propos qui ont été tenus, à savoir que si vous payez le producteur, ce dernier sera en mesure de décider, dans une certaine mesure, du type de transport qu'il entend utiliser, ce qui introduit de la concurrence dans le système, et il s'agit là du meilleur moyen d'assurer l'efficacité du système. Partagez-vous cet avis?

M. Gilson: Je suppose que dans la mesure où le producteur est bien informé et où il possède des solutions de rechange, cette option influe dans une certaine mesure sur l'efficacité. Je pense qu'il n'y a là aucun doute.

J'ai l'impression, cependant, que dans bien des domaines, le producteur aurait besoin d'être un peu mieux renseigné. Et c'est la raison pour laquelle nous avons mis sur pied l'Office du transport du grain ou l'organisme central de coordination, de façon que ce producteur puisse en outre avoir un représentant qui siègerait au sein de ce comité qui surveillerait le système.

M. Mayer: Si vous le permettez, monsieur Gilson, d'après ce que je connais des producteurs, ces derniers savent exactement quelle est la somme qu'ils vont économiser en utilisant leur propre wagon, et vous n'avez pas besoin d'énormément de mécanismes gouvernementaux de contrôle ou d'un grand nombre de gens chargés de la diffusion de l'information. S'il s'agit de dollars et de cents, et si les producteurs peuvent soit épargner cet argent, soit le dépenser, ils obtiendront eux-mêmes ces données très rapidement étant donné que ce sont eux qui doivent rendre des comptes à leur banquier.

C'est là la question que j'aimerais vous poser et certainement, M. Tyrczniewicz est là et je considère que c'est l'un des meilleurs experts de l'Ouest canadien en ce qui concerne les chiffres. J'aimerais que l'un ou l'autre d'entre vous me dise s'il abonde dans le sens de ceux qui affirment que si vous payez le producteur, cela introduira nécessairement des mesures

[Text]

that is going to force some efficiencies on the system, or more efficiencies on the system, than simply paying the railways?

Mr. Tyrczniewicz: Yes. I think you are right, Mr. Mayer, that this will come out. And one way will be through greater use of trucking. If you pay the producer he is going to be faced with a higher freight rate by rail. Trucking may become much more of an alternative to him. Furthermore, it will have an impact on the prices that he sees. And this could be particularly the case with special crops, that by paying the producer you would reduce some of that gap between the so-called Crow grains and the non-Crow grains.

So I think a number of these factors will be transmitted into the price signals. And I think you are right, I think there would be more opportunities for competition at the individual producer level.

The Chairman: Final question.

Mr. Mayer: The chairman informs me I am out of time and I never really got to my other concern, of who gets the money.

But another area. Did you do any work in the committee in terms of the multiplier effect on the Prairies? The two systems: pay all the money to the government, part of it to the producer, or pay it all to the railways? Because again, I have heard people say that if the money is paid on the prairies we on the Prairies have a better chance at having some of that money re-spent in the prairies, rather than if it goes to the railways and we do not know where it goes.

I just wondered if you did any work on the technical side as far as determining how the multiplier would affect the economy in the west versus the two different methods of payment?

Mr. Tyrczniewicz: We had some information provided to us by a number of the groups. Multipliers, sir, are a rather dangerous thing. It is one of those situations where you can multiply anything you want and get some fairly substantive impact.

So we discounted some of that multiplier analysis provided by some of the groups. But we did not get into the multiplier impact on paying the money to the railways versus paying it to the producers. We looked at more the multiplier of additional livestock and special crops production on the prairies, and the processing.

Professor Gilson: But I presume you had in mind what would the impact be on the local communities of one versus the other?

Mr. Mayer: Yes.

Professor Gilson: We did not look at that in depth, no.

[Translation]

d'efficacité dans le système et encore, davantage de mesures d'efficacité que le simple fait de payer les chemins de fer?

M. Tyrczniewicz: Oui. Je pense que vous avez raison, monsieur Mayer, c'est ce qui se produira. Et un moyen sera de recourir davantage au camionnage. Si vous payez le producteur, il devra payer un tarif plus élevé pour le transport de ses marchandises par chemin de fer. Dans ce cas, le transport par camion serait peut-être une meilleure solution pour lui. En outre, cette formule se répercutera sur les prix pratiqués. Et cela pourrait être surtout vrai dans le cas des cultures spéciales. Autrement dit, en payant le producteur, vous contribuez à réduire en partie ce fossé qui existe entre les cultures assujetties au taux du Pas du Nid-de-Corbeau et celles qui ne le sont pas.

Donc, je pense qu'un certain nombre de ces facteurs se traduiront dans les prix pratiqués. Et je conviens avec vous qu'il y aurait davantage de possibilités au plan de la concurrence à l'échelle des producteurs.

Le président: Une dernière question.

M. Mayer: Le président me fait savoir que j'ai dépassé le temps qui m'était alloué, et je n'ai pas encore vraiment parlé de l'autre problème qui me préoccupe, à savoir qui est celui qui recueille l'argent.

Mais il y a une autre question. Vous êtes-vous penché dans le comité, sur l'effet multiplicateur dans les Prairies? Les deux formules: verser tout l'argent au gouvernement, en verser une partie au producteur, ou verser le tout aux chemins de fer? Parce que, une fois de plus, j'ai entendu dire que si l'argent est payé aux Prairies, alors que si l'argent allait aux chemins de fer, nous ne saurions pas où il irait.

Je me demandais simplement si vous vous êtes occupé de l'aspect technique de la question en déterminant comment l'effet multiplicateur se répercuterait sur l'économie dans l'Ouest par opposition aux deux différentes méthodes de paiement?

M. Tyrczniewicz: Un certain nombre des groupes nous ont fourni certaines données. Il y a lieu de se méfier des multiplicateurs. En effet, avec le multiplicateur, vous pouvez multiplier tout ce que vous voulez et obtenir un effet assez intéressant.

C'est pourquoi nous avons fait abstraction de certaines de ces analyses de l'effet multiplicateur fournies par quelques-uns des groupes. Mais nous ne nous sommes pas penchés sur les répercussions qu'aurait l'effet multiplicateur si l'on versait l'argent aux chemins de fer plutôt qu'aux producteurs. Nous nous sommes davantage intéressés à l'effet multiplicateur de l'accroissement de la production et du traitement du bétail et de cultures spéciales sur les Prairies.

M. Gilson: Mais je suppose que vous songiez à l'impact que cela aurait sur les collectivités les unes par rapport aux autres?

M. Mayer: Oui.

M. Gilson: Nous ne nous sommes pas penchés en profondeur sur cette question.

[*Texte*]

Mr. Tyrchniewicz: But you could argue that with more trucking, that will bring some of the trucking activities into local communities, whereas the railways are obviously more centralized in terms of their activities. So that would have some effect.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I just have a brief question, which is one more of clarification.

• 1130

Dr. Gilson, I am interested in your response to Mr. Benjamin on the question of the \$30 million cap or \$31.1 million. In reading the bill, my interpretation is that this rate will be blended. So regardless of whether the farmer produces 1,000 bushels or a million bushels, his rate per bushel will still be the same, according to the bill. If that is the case, there should be no disincentive for the producer to produce more.

Is your interpretation of blended prices the same, or is it as Mr. Benjamin was questioning, that it would be one price up to cap, and another price above cap?

Professor Gilson: In my reading of the bill . . . Certainly in discussions, we were mindful of the two types of rates and that the blended rates in the first instance would not, as such, be a disincentive. If Mr. Benjamin is asking whether there would be an indirect effect here, well, I guess in principle one would acknowledge that, to the extent one caps—and the total volume—that seems to be contradictory with the export projections made by the Canadian Wheat Board. I had acknowledged that.

But with regard to the blended rate to the farmer, as I understand the bill—and certainly in discussions when we were looking at this—there would be one rate and one rate only, and the farmer would not distinguish as such at the farm level between the cap rate and the volume above that.

Mr. Flis: So if the export markets indicate that we can sell 40 million tonnes that year, there should be no disincentive for the producer not to produce more under this proposed legislation.

Professor Gilson: Not in terms of the one rate—as I understand the bill—that he would be faced with at the farm level.

Mr. Flis: Right. In the debates in the House and in this committee, there has been a lot of concern expressed by the opposition parties about the railway commitments—their share of their commitments to improving the transportation system by buying more hopper cars, tunnels, and what have you. The two railways up to now have already publicly committed \$16.5 billion investment over the next decade.

[*Traduction*]

M. Tyrchniewicz: Mais vous pourriez affirmer qu'avec un recours plus grand au transport des marchandises par camion, cela introduirait le camionnage dans les collectivités, alors que les activités des chemins de fer sont manifestement beaucoup plus centralisées. En ce sens-là, il y aurait un certain impact.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président, ma question est brève, il s'agit tout simplement d'obtenir des précisions.

Monsieur Gilson, j'aimerais approfondir la réponse que vous avez faite à M. Benjamin au sujet de la capacité, établie à 30 millions de dollars ou à 31.1 millions de dollars. À la lecture du projet de loi, je comprends que les tarifs seront mixtes, si bien que, peu importe que l'agriculteur produise 1,000 boisseaux ou 1 million de boisseaux, le tarif par boisseau sera toujours le même. Si c'est le cas, il ne devrait pas y avoir de déstimulant pour le producteur qui veut produire plus.

Est-ce de cette façon que vous comprenez la question des prix mixtes, ou endossez-vous l'interprétation de M. Benjamin voulant qu'il n'y ait qu'un prix jusqu'à ce que la capacité ait été atteinte et un autre prix, une fois la capacité atteinte?

M. Gilson: Dans mon examen du projet de loi et, bien sûr, dans les discussions que j'ai eues avec des collègues, nous avons porté une attention particulière à ces deux genres de tarifs et avons veillé à ce que les tarifs mixtes, dans le premier cas, ne constituent pas, en tant que tels, un déstimulant. Si M. Benjamin demande si cela pourrait avoir des effets indirects, j'imagine, en principe, qu'on peut convenir que, dans la mesure où la capacité est atteinte et, par conséquent, le volume total, cela semble être en contradiction avec les projections d'exportations faites par la Commission canadienne du blé. J'avais reconnu cela.

Mais, pour ce qui a trait au tarif mixte accordé à l'agriculteur, de la façon dont j'interprète le projet de loi, et, également, dans les discussions que nous avons eues à ce sujet, il n'y aurait qu'un tarif, un seul, et l'agriculteur ne pourrait pas faire la différence, au niveau de la ferme, entre le tarif applicable au volume inférieur à la capacité et le tarif applicable au volume dépassant cette capacité.

M. Flis: Ainsi, si les marchés d'exportation indiquent qu'on peut vendre 40 millions de tonnes par année, le projet de loi ne devrait pas contenir de déstimulant à une production accrue.

M. Gilson: Comme je comprends le projet de loi, ce ne serait pas le cas, en ce qui a trait au tarif unique accordé à l'agriculteur, au niveau de la ferme.

M. Flis: Bien. Dans les débats à la Chambre et dans ce Comité, des membres de l'opposition se sont inquiétés au sujet des engagements des sociétés ferroviaires, soit la part qu'elles doivent consacrer à l'amélioration du système de transport (achat de wagons-trémies, tunnels, etc.). Jusqu'à maintenant, les deux sociétés ferroviaires se sont déjà engagées publique-

[Text]

You did explain that it is difficult to build something like this into legislation. Are you satisfied with the sanctions and awards portion of our bill as a leverage to make sure the railways do perform efficiently and do provide the kind of service the producers want?

Professor Gilson: Number one, you are right in saying—or implying at any rate—that we agreed, and the railways agreed, and I think we all agreed that there should be some method built into the system which would ensure performance and service. That was agreed.

Number two, I think we looked at the sanctions and the rewards and penalties that might be imposed, and I think we concluded that this is very complex and there should be a trial period on that. I think the bill reflects that.

Number three, after some trial period, I think our group agreed—and I would hope it would be the intent of the legislation—that those would be real, that there would be a type of system of rewards and penalties which would be operationally and administratively feasible and which could be done as simply as possible, but would be there. After all, it was thought very important all through the process that there should be some form of performance and service guarantee built into the system. As I indicated, you cannot write that into legislation; that is why we come back to some monitoring system that would do that, that would move over time under a certain framework, and that would make sure it was meaningful. I think we all agreed with that.

Mr. Flis: One final question, Mr. Chairman, relating to the process which you talked about and the number of days that it took, and so on.

I think it has been an excellent process because it did get you and your committee out to the grass roots people and get input from the people most affected. But when as parliamentary secretary to the minister I go out to Saskatchewan or Manitoba now and listen to individual farmers, I get the complaint that Dr. Gilson did not ask for someone's opinion, that the committee did not come and ask someone what he thought of this. They were sort of shooting down the Gilson process, saying that it really did not go out and hear the opinions of the grass roots people. Now we understand you cannot go and listen to every individual farmer. You heard from—what was it—64 organization groups. Hopefully, everyone was represented through them.

But could you explain to the committee a little further why we are getting this kind of complaint? And I am sure as we are travelling through the country we will be hearing this complaint a little more. Are you satisfied that your process did

[Translation]

ment à investir 16.5 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

Vous avez expliqué qu'il est difficile de prévoir ce genre d'engagement dans une loi. Pensez-vous que les sanctions et les récompenses prévues dans le projet de loi sont suffisantes pour inciter les sociétés ferroviaires à fonctionner de façon efficace et à offrir aux producteurs le genre de services qu'ils désirent?

M. Gilson: En premier lieu, vous avez raison lorsque vous dites, ou tout au moins lorsque vous supposez, que nous avons convenu, que les sociétés ferroviaires ont convenu, enfin, que nous avons tous convenu que la loi devrait assurer, d'une façon ou d'une autre, le bon fonctionnement et l'efficacité des services offerts par les sociétés ferroviaires. Nous nous sommes entendus sur cela.

En deuxième lieu, nous avons examiné le système de sanctions et de récompenses qu'on pourrait imposer et avons conclu que cette question est très complexe et qu'une période d'essai serait nécessaire. Je pense que le projet de loi tient compte de cela.

En troisième lieu, après une certaine période d'essai, nous avons convenu, et j'espère que c'est l'objet de la loi, que ces sanctions et récompenses seraient réellement appliquées, qu'il existerait un système de sanctions et de récompenses qui serait applicable, sur les plans administratif et opérationnel, et qui pourrait l'être aussi simplement que possible. Après tout, nous avons toujours cru qu'il était très important que le système comporte une certaine forme de garantie d'efficacité et de service. Comme je l'ai dit, on ne peut incorporer une garantie de ce genre dans une loi; c'est pourquoi nous avons repris l'idée d'une certaine forme de surveillance, d'un système qui évoluerait dans un certain cadre et qui serait significatif. Je crois que nous sommes tous d'accord sur cela.

M. Flis: Monsieur le président, une dernière question à propos du processus dont vous nous avez parlé et du nombre de jours que cela vous a pris, etc.

A mon avis, ce processus a été excellent, car il vous a permis, ainsi qu'aux membres de votre Comité, de rencontrer les personnes les plus directement touchées et d'obtenir leurs commentaires. Toutefois, lorsque, en tant que secrétaire parlementaire du ministre, je me rends en Saskatchewan ou au Manitoba, et que je parle à des agriculteurs, ils me disent que M. Gilson ne leur a pas demandé leur opinion, que le comité n'est venu les voir pour leur demander ce qu'ils pensaient de tout cela. Ils décrient plus ou moins le processus Gilson, disant qu'on n'a pas vraiment recueilli l'opinion de la base. Bien entendu, nous comprenons que vous ne pouviez rencontrer chaque agriculteur individuellement. Vous avez entendu, je crois, les représentations des 64 associations. Espérons que tous les agriculteurs étaient représentés par leur entremise.

Cependant, pourriez-vous expliquer au comité un peu plus en détail pourquoi les agriculteurs font ce genre de plainte? Et je suis certain qu'au fur et à mesure de nos déplacements dans le pays, ce genre de plainte fera surface. Croyez-vous que votre

[Texte]

allow everyone who would be affected to have input into your process?

Professor Gilson: I did not deal, for example, with the provincial governments. That was agreed at the beginning, that I would confine my work to the major western farm organizations and the railway. So the provinces—I was free to consult with their officials, to hear their views, but they were not directly represented. As a number of other organizations, interested groups, were not represented.

Insofar as the farm organizations, they were very diverse and I think what I see and hear and read now was at the table, was in the process. I think we hit that divergence. That is what has made the task so difficult, because it was there in all its complexity. So we heard it.

Now if you are asking, should we have gone out and held hearings? I think the decision was made that there had been 10 years of studies and discussions and so on and it might be better if we brought a smaller group together who would represent their groups, to try to hammer out a mutually acceptable, comprehensive solution. And that is what we did.

Now, I do hear that by doing that, of course 150,000 farmers did not have a chance directly to respond. That is true. They did not. But it would have been a far more complex, lengthy process than the one we went through had we done that.

Mr. Flis: The concerns they represent and bring to us are the concerns that were at the table, as you explain. There is nothing new that is brought forward. So their concerns must have been reflected through the organizations taking part in the process.

Just a parting question. Is there any advice you have to the committee, Dr. Gilson, in our travels across Canada, as to what the committee should be looking for? Keeping in mind your experiences, your recommendations; keeping in mind the proposed Bill C-155 before the committee; keeping in mind the difficulty you had in reaching a consensus on certain issues. Is there any advice that you would have for the committee in our travels? Things to look out for, things to question deeper into?

Professor Gilson: I guess the two or three basic questions that confronted us in the consultations, you will hear, as I have heard recently as I have moved throughout the west.

Certainly, this method of payment is a current and an important and a dynamic one that is discussed everywhere. For your committee, no doubt, that will be central. Again, the railway performance and service will come up because it is not quite understood, in the proposal I made, quite how that would work. I know there are questions there. You will hear that.

But I think central to the hearings will be a method of payment, likely. That was and is and continues to be a very

[Traduction]

processus a permis à tous ceux qui étaient touchés de donner leur opinion?

M. Gilson: Je n'ai pas, par exemple, consulté les gouvernements provinciaux. On s'était entendu, au début, que je rencontrerais plutôt les principales associations agricoles de l'Ouest et les sociétés ferroviaires. Pour ce qui est des provinces, j'avais la liberté de consulter les responsables, d'obtenir leurs opinions, mais elles n'étaient pas directement représentées. De même, il y avait aussi un certain nombre d'autres associations, de groupes intéressés, qui n'ont pas été représentés.

Quant aux associations d'agriculteurs, elles étaient très hétérogènes, et je pense que ce que nous voyons, entendons et lisons maintenant était déjà en cours lors du processus. Nous avons mis le doigt sur la divergence entre les intervenants. C'est ce qui a rendu notre tâche si difficile, parce que la divergence faisait surface dans toute sa complexité. Nous l'avons perçue.

Maintenant, si vous me demandez si vous aurions dû tenir des audiences, je vous répondrai qu'il avait été décidé que dix années d'études et de discussions suffisaient et qu'il était préférable de réunir un plus petit groupe dont les membres représentaient leurs propres groupes, afin d'en arriver à une solution mutuellement acceptable. Et c'est cela que nous avons fait.

Bon, on m'a dit que, en procédant de cette façon, 150,000 agriculteurs n'ont pas eu la chance de se faire entendre directement. Cela est vrai. Mais si nous avions procédé autrement, le processus aurait été beaucoup plus complexe et beaucoup plus long que celui que nous avons suivi.

M. Flis: Les inquiétudes dont ces agriculteurs nous font part sont semblables à celles que nous avons ici, comme vous l'expliquer. Il n'y a rien de neuf. Donc, les associations qui ont pris part au processus ont dû, dans une certaine mesure, traduire leurs inquiétudes.

Une dernière question. Tout en tenant compte de vos expériences, de vos recommandations, du projet de loi C-155 que le comité étudie et de la difficulté que vous avez eue à obtenir un consensus sur certaines questions, pouvez-vous nous conseiller, monsieur Gilson, sur ce que le comité devrait chercher à savoir au cours de ses déplacements dans le pays? Y a-t-il quelques conseils que vous pourriez nous donner? Les questions à soulever, les sujets à approfondir?

M. Gilson: J'imagine qu'on vous posera les mêmes deux ou trois questions qu'on nous a posées lors des consultations et que j'ai entendues récemment dans l'Ouest.

De toute évidence, la méthode de paiement est une question importante, que tous veulent aborder. Il ne fait aucun doute que cette question reviendra souvent. Aussi, la question de l'efficacité des sociétés ferroviaires et des services qu'elles offrent vous sera posée, car les gens ne comprennent pas tout à fait, dans la proposition que j'ai faite, comment cela fonctionnerait. Je sais qu'il y aura des questions à ce sujet.

Toutefois, à mon avis, la question que vous entendrez le plus souvent lors de vos audiences sera probablement celle de la

[Text]

critical and important one. There is no doubt about it. And you will hear directly from the various groups. I moved through the west more recently, and throughout the west it is a continuing debate. There is no doubt about that.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I note the report Mr. Gilson put out made some reference to lost sales estimated for 1977-1978 of some \$400 to \$600 million, and losses in 1978-1979 at some \$600 million. Yet I did not see any—perhaps there were such detailed studies done but I did not see anything in the appendix or anywhere as to how these figures had been arrived at.

Was there indeed a thorough cost analysis done of the so-called losses as opposed to the benefits that could accrue to the producers? And were those benefits that were alleged to have come from paying more freight larger than the losses on a per bushel basis now?

Professor Gilson: All right. First, we stated it in a general way, \$400 to \$600 million. And you will recognize why, because it is hard to distinguish at times between a lost sale and a deferred sale. So that is an approximation.

• 1140

Number two, those figures generally came from the Canadian Wheat Board and were discussed by the group. Did we do an exhaustive study on it? No, we did not. But they are figures that have been discussed by the Canadian Wheat Board.

Mr. Althouse: The work that Snavely seems to have done was patterned after U.S. experience. I think that is a fair assumption. He seems to have been making some assumptions about railway service based upon U.S. experience and perhaps even imposed in his own thinking, to some extent, a U.S.-type of market, assuming a so-called free market like the U.S. is operating under.

I am wondering if there was any consideration given to the results that the U.S. has been achieving in the last few years with their system, with the large buildups of grain: something over one year's supply being carried over, as opposed to our situation where we are carrying over two or three months' supply, which is pretty well necessary because we do not know how soon our harvest will be completed. It can anywhere from August to the end of October.

Just where is the—I guess I raise this because it seems to me that we do not seem to have accumulated a burdensome surplus, if indeed any surplus, while they do appear to have accumulated a tremendous surplus. I am just wondering whether those comparisons were made? And in light of those

[Translation]

méthode de paiement. Cette question était, est et continue d'être une question très importante. Cela ne fait aucun doute. Et vous l'entendrez directement de divers groupes. Je suis allé dans l'Ouest tout récemment et, partout, cette question était au centre d'un débat permanent. Cela ne fait aucun doute.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'ai remarqué que M. Gilson, dans son rapport, parlait de ventes perdues s'établissant entre \$400 millions et \$600 millions pour 1977-1978 et à quelque \$600 millions pour 1978-1979. Cependant, je n'ai pas vu nulle part—peut-être y a-t-il eu des études détaillées à ce sujet, mais je n'ai vu nulle part, ni dans les annexes ni ailleurs, comment il était arrivé à ces chiffres.

A-t-on effectivement fait une analyse détaillée de ces prétendues pertes et les a-t-on comparées aux profits que pourraient en retirer les producteurs? Et ces profits dont on dit qu'ils proviennent du fait d'avoir payé davantage de frais de transport, étaient-ils plus importants que les pertes, sur la base unitaire du boisseau?

M. Gilson: Très bien. D'abord, nous en avons fait mention de façon générale, de \$400 millions à \$600 millions. Vous conviendrez avec moi qu'il est parfois difficile de faire la distinction entre une vente perdue et une vente différée. Donc, ces chiffres sont approximatifs.

Deuxièmement, ces chiffres provenaient généralement de la Commission canadienne du blé et ont fait l'objet de discussions de la part du groupe. Avons-nous procédé à une étude exhaustive de ces chiffres? Non. Néanmoins, certains de ces chiffres ont fait l'objet de discussions à la Commission canadienne du blé.

M. Althouse: Il semble que le travail de Snavely ait été modelé d'après l'expérience américaine. Je pense ne pas me tromper en affirmant cela. Snavely semble fonder ses hypothèses concernant les services ferroviaires sur l'expérience américaine et même s'être contraint, dans une certaine mesure, à penser en fonction d'un type de marché semblable à celui qui existe aux États-Unis, c'est-à-dire, ce qu'il est convenu d'appeler un marché libre.

Je me demande si on s'est penché sur les résultats auxquels les États-Unis sont parvenus au cours des quelques dernières années grâce à leur système qui leur a permis de constituer d'énormes réserves de grains: l'approvisionnement d'une année est reporté, tandis qu'ici nous nous contentons de reporter l'approvisionnement de deux ou trois mois, mesure pour le moins nécessaire étant donné qu'on ne sait jamais quand au juste la récolte sera prête. La récolte peut se faire n'importe quand entre le mois d'août et la fin du mois d'octobre.

Où au juste—je suppose que j'ai soulevé cette question parce qu'il ne me semble pas que nous ayons accumulé un surplus écrasant, si tant est que nous ayons accumulé quelque surplus que ce soit, tandis que nos voisins du sud semblent eux avoir accumulé un énorme surplus. Je me demande tout simplement

[Texte]

comarisons, why did you propose to go on with this particular change? Or was that simply imposed upon you—the decision had basically been made by the government and you were simply supposed to work out a way of getting into the system?

Professor Gilson: Before I come to the central question, let us be clear. Mr. Snavelly made no estimates, to my knowledge, on the lost or deferred sales. And I do not think you implied that, but I want to be sure of that.

Why did we use the Snavelly study? We say in the report that we did not start out de novo to do our own costing study. We used the Snavelly study because it had been the most widely debated and most recent. Having said that, let me say two things.

Number one: that was challenged and contested in our consultations, and we listened carefully, by several of the farm organizations who did independent work and put before us their own presentations. All right?

Number two: we did not, as you will note in the report, adopt totally Mr. Snavelly's results. And we stated why we did not. We made changes. Some of my recommendations clearly said that we did not accept certain costing techniques, and we said why we did not. And to a degree, we were conditioned by some of the other studies that were put before the consultation process.

Mr. Althouse: We are always at the limit of the 10 minutes so it is very hard to continue with a full line of questioning, but I would like to pick up something else that was said in previous answers. It had to do with the proposals dealing with the so-called Crow benefit and the fact that you had, I think, said that you had recognized—this is a more or less direct quote—recognized that there would be a transfer of income within the sector. You were talking at that point between grain and agriculture.

I was not clear whether the sector was the livestock sector, the grain sector or the agriculture sector in general. And if there was a recognition of transfer of income, from whom to whom and from what region, if any, to what region? What were the expectations by yourself?

Professor Gilson: All right. Who was affected? First of all, you know that the statutory rates apply to a certain list of grains. Right? If you make the payments to the producers on the whole acreage, for example, rather than just acreage devoted to statutory grains, to that extent there is the dilution. That \$651 million is spread over larger acreage, therefore, diluted.

[Traduction]

si on a fait ce genre de comparaisons? Et à la lumière de ces comparaisons, pourquoi avez-vous proposé qu'on aille de l'avant et qu'on procède à un tel changement? Est-ce qu'on ne vous a pas plutôt imposé ce changement? Le gouvernement avait-il pris une décision en ce sens, ne vous laissant pas d'autre choix que de trouver un moyen de l'appliquer?

M. Gilson: Avant que je ne réponde à la question principale que vous soulevez, permettez-moi une mise au point. M. Snavelly ne présente pas, à ma connaissance, d'évaluation des ventes perdues ou différées. Je ne crois pas que vous supposiez cela, mais je voulais m'en assurer.

Pourquoi avons-nous utilisé l'étude Snavelly? Nous précisons dans le rapport que nous ne sommes pas partis à zéro lorsque nous avons décidé de procéder à notre propre étude des coûts. Nous nous sommes inspirés de l'étude Snavelly parce qu'elle était la plus récente étude du genre et la plus débattue de toutes. Ceci dit, permettez-moi deux précisions.

Premièrement: Notre décision a été remise en question et contestée au cours des consultations par plusieurs des organisations agricoles qui ont procédé à une étude indépendante de la question et qui nous ont fait valoir leur point de vue. Et nous les avons écoutés attentivement. Compris?

Deuxièmement: Nous n'avons pas, comme vous le contatez à la lecture du rapport, endossé en totalité les résultats obtenus par Snavelly. Et nous précisons pourquoi dans notre rapport. Nous avons fait des changements. Dans mes recommandations, je demandais clairement entre autres que nous n'acceptions pas certaines techniques d'établissement des coûts. Et nous avons précisé pourquoi dans chaque cas. Jusqu'à un certain point, nous avons été influencé par d'autres études qui nous ont été présentées au cours du processus de consultation.

M. Althouse: Le dix minutes est toujours bien vite écoulé. Il est très difficile de vider les questions, mais j'aimerais reprendre certains points qui ont été mentionnés dans les réponses fournies. Je pense aux propositions concernant les fameux tarifs du Nid-de-Corbeau et le fait que vous avez, je crois, dit que vous aviez reconnu—je vous cite plus ou moins textuellement—qu'il y aurait un transfert de revenu à l'intérieur du secteur. Vous parliez alors des grains et de l'agriculture.

Je ne savais pas très bien si vous faisiez allusion au secteur de la production animale, à celui des grains ou à celui de l'agriculture en général. Je ne savais pas non plus s'il y avait reconnaissance du transfert de revenu, de qui à qui et de quelle région, s'il en est, à quelle région. Quelles étaient vos attentes?

M. Gilson: Bon. Qui a été touché? D'abord, vous savez que les tarifs statutaires s'appliquent à une certaine liste de grains. D'accord? Si vous versez les paiements au producteur en vous fondant sur le nombre total d'acres, par exemple, plutôt que sur la seule superficie consacrée à la culture de grains visés par la loi, les fonds sont donc «dilués». Les 651 millions de dollars sont répartis suivant un nombre d'acres plus grand et se retrouvent par conséquent «dilués».

[Text]

• 1145

Number two: to the extent that we pay the producers, rather than pay the railways, there is a change in price of grains to the livestock producer, and we say so in the report. There is a transfer of income from grain to livestock. To the extent that the distortion as we call it continues, the other side, livestock people, would argue that my formula did not go the full distance, that 20% would always be paid to the railways. In principle I would have to accept that there is a transfer of income from them to grain producers.

So you get several types of transfers or side effects. We said there is a transfer and a dilution effect, no doubt about that—I will acknowledge that—and that is why there should be a \$300 million adjustment payment, in part to compensate livestock producers until the phasing from pay the railways to pay the producers reaches, say, the 80% I had in mind. The payment spreads over more than the statutory grain acreage; therefore, there is a dilution effect and we recognize that. So in the sum, we said the adjustment payment should be there to help smooth out and to offset some of the hurts, as the producers put it.

The Chairman: Two minutes more, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes. In response to another question along those lines, Mr. Gilson also said that, in his opinion, the results were highly overrated. I just wonder if the effect of the Crow change is perceived to have been overrated. Was that also to some extent the case with the maintaining of the Crow? Was the hurt to the livestock area, the livestock producers in western Canada, in particular—I think the first reaction was to Quebec livestock producers—also overrated in the opinion of the committee? What figures, if any, were generated to show, first of all, the hurt and then the underrating or overrating?

Professor Gilson: I think that deserves, Mr. Chairman, a brief elaboration. First, as far as eastern Canada and Quebec, I said it was overrated in this sense, that the pay the producers pay the railways would not affect the price of grain materially in eastern Canada, because it is a corn competitive type relationship. That is the first thing.

I have noticed, as I travelled in parts of eastern Canada, that it was felt this would change the price of grain. It ought not to in principle. However, it may. But in principle it ought not to, because it is corn-competitive related. But in western Canada, on the other hand, to the extent you pay producers, it will affect the price of feed grains to livestock producers, and to that extent it will be important. There is no argument about

[Translation]

Deuxièmement, dans la mesure où nous payons les producteurs plutôt que les chemins de fer, le prix des grains que paye l'éleveur se retrouve modifié, comme nous le précisons dans le rapport. Il se produit un transfert de revenu entre le producteur de céréales et l'éleveur. Dans la mesure où la distorsion, comme nous l'appelons, demeure, l'autre partie, les éleveurs allégeraient que la formule que j'ai préconisée est imparfaite, puisque 20 p. 100 des fonds seraient toujours versés aux chemins de fer. En principe, il faudrait que j'accepte qu'il y ait un transfert de revenus entre les éleveurs et les producteurs de céréales.

Ainsi, vous obtenez plusieurs genres de transferts ou d'effets secondaires. Nous avons dit qu'il se produit un transfert et une certaine «dilution» des fonds, cela ne fait aucun doute—je le reconnais—et c'est pourquoi un paiement de rajustement de 300 millions de dollars devrait être fait, en partie pour dédommager les éleveurs jusqu'à ce que, disons, les 80 p. 100 du paiement versé aux chemins de fer que j'ai envisagés passent graduellement aux mains du producteur. Le paiement couvre plus que le nombre d'acres consacrés à la culture de grains visés par la loi; par conséquent, il se produit une «dilution», nous nous en rendons compte. Somme toute, nous avons précisé que le paiement de rajustement devrait faciliter les choses et pallier certains des préjudices, comme l'on dit les producteurs.

Le président: Il reste deux minutes, monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui. Pour répondre à une autre question dans la même veine, M. Gilson a également déclaré qu'à son avis les résultats avaient été grandement surévalués. Je me demande simplement s'il perçoit que les répercussions de modifications du tarif du Nid-de-Corbeau ont été surévaluées. Est-ce que, dans une certaine mesure, c'était également le cas du maintien de ce tarif? Les torts qui ont été faits à l'élevage, en particulier aux éleveurs de l'Ouest du Canada—je crois que la première réaction consiste à penser aux éleveurs du Québec—ont-ils également été surévalués, de l'avis des membres du Comité? Quelles statistiques, si tant est qu'il en existe, ont été produites pour mettre en lumière, tout d'abord, les torts qui ont été commis et ensuite la sous-évaluation ou la surévaluation de ces torts?

M. Gilson: Je crois, monsieur le président, qu'il est justifié de s'étendre brièvement sur le sujet. Tout d'abord, en ce qui concerne l'Est du Canada et le Québec, j'ai déclaré que les résultats avaient été surévalués dans le sens où le fait de payer les producteurs ou les chemins de fer n'influe pas matériellement sur le prix des céréales dans l'Est du Canada, du fait que la relation du type concurrentiel est axée sur le maïs. Voilà la première chose.

J'ai remarqué, en voyageant dans certaines régions de l'Est du Canada, qu'on estimait que cela modifierait le prix des céréales. En principe, ça ne devrait pas être le cas. Toutefois, c'est possible. Mais, en principe, ça ne devrait pas être le cas, puisque la concurrence est axée sur le maïs. Mais dans l'Ouest du Canada, par ailleurs, dans la mesure où vous payez les producteurs, cela influera sur le prix des grains fourragères

[Texte]

that. Now, what I think I said was this: However, keep in mind there are other factors as well that can affect what livestock producers may or may not do. There are other considerations. That is all I said. But I said that the transportation was important to the extent that it reduces the price of feed grains.

The Chairman: That is your time, Mr. Althouse. Thank you.

Now Madam Côté followed by Mr. McKnight, Mr. Hargrave, Mr. Neil. We will have time to hear from all of those members. We will have to adjourn the session at 12.30 p.m., because there is a steering committee scheduled for that time. We are due back here for other witnesses this afternoon at 2.00 p.m.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais aller un peu plus loin que le rapport de M. Gilson. D'abord, je dois vous dire, monsieur Gilson, que j'ai lu votre rapport avec beaucoup d'intérêt. Il a soulevé beaucoup de réactions, au Québec en particulier, comme vous le savez, et cela pour toutes sortes de raisons. Mais tenons-nous en strictement à la question du transport, dans le sens d'aider les producteurs de céréales à assumer les coûts de transport de façon plus juste et équitable.

• 1150

Je me demande pourquoi vous n'avez pas pensé à un système de péréquation. Si on suppose qu'une tonne de céréales produite au Manitoba est achetée par la Commission canadienne des grains au même prix qu'une tonne de céréales produite en Saskatchewan ou en Alberta, les coûts de transport ne seront pas les mêmes pour les producteurs de céréales. Selon le projet de loi, si vous transportez sur une distance de 325 milles ou moins, vous paierez \$2.93 pour une tonne de céréales; par ailleurs, si vous demeurez à 1,000 milles, vous paierez \$5.17 la tonne.

Dans votre proposition de paiement à l'acre de terre cultivée, vous ne faites pas non plus la distinction entre les milles parcourus par les producteurs pour le transport des céréales. Pour les fins de la discussion, supposons que l'on aurait décidé de payer \$3.00 l'acre aux producteurs de céréales du Manitoba; eh bien, on aurait aussi donné \$3.00 l'acre aux producteurs de céréales de la Saskatchewan. Alors, les différences entre les coûts de transport pour les producteurs de céréales auraient été les mêmes, alors que le revenu qu'ils escomptent recevoir de la production de leurs céréales est le même, qu'ils soient producteurs au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta. Et je suppose que c'était la même chose à Thunder Bay ou à Vancouver, peu importe la distance. Je donne cela simplement comme exemple.

Alors, je voudrais savoir ce que vous pensez de cette idée de péréquation, de faire une espèce de partage des coûts. Je suppose que les coûts de production sont sensiblement les

[Traduction]

que doivent acquitter les éleveurs, et à ce titre, ce sera important. Nul ne peut contester ce fait. Eh bien, ce que je crois avoir dit est ceci: il faut toutefois vous rappeler que d'autres facteurs peuvent également influencer sur ce que peuvent faire les éleveurs. Il faut tenir compte d'autres considérations. J'ai également précisé que le transport jouait un rôle important dans la mesure où il contribuait à réduire le prix des graines fourragères.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Althouse. Merci.

Maintenant, madame Côté a la parole. Nous entendrons ensuite M. McKnight, M. Hargrave et M. Neil. Nous aurons suffisamment de temps pour entendre toutes ces personnes. Nous devons lever la séance à 12h30, parce qu'il est prévu qu'une réunion d'un comité directeur se tiendra à ce moment-là. Nous devons revenir ici cet après-midi à 14h00 pour entendre d'autres témoignages.

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to go a little further than Professor Gilson's report. First, let me tell you, Professor Gilson, that I have read your report with great interest. It has triggered many reactions, especially in Quebec, as you know, for a variety of reasons. But let us deal strictly with the report, in order to help grain producers to bear transportation costs more justly and fairly.

I wonder why you did not think of an equalization system. If it is assumed that the Canadian Grain Commission buys a ton of grain produced in Manitoba at the same price as a ton of grain produced in Saskatchewan or Alberta, the freight rates will not be the same for the producers. In accordance with the bill, if you move grain over a distance of 325 miles or less, it will cost you \$2.93 for a ton of grain; moreover, if you live a thousand miles away, it will cost you \$5.17 per ton.

In your proposed payment per cultivated acre, you do not make a distinction in the case of miles travelled by the producer in the case of the movement of grain. For discussion's sake, let us assume that it has been decided that grain producers in Manitoba be paid \$3 an acre; well, grain producers in Saskatchewan would also receive \$3 an acre. Thus, the gaps in freight rates would have been the same for grain producers, but the planned yield of their grain is the same, whether they live in Manitoba, Saskatchewan or Alberta. And I guess the same would apply to producers in Thunder Bay or in Vancouver, regardless of the distance travelled. Mind you, this is merely an example.

Therefore, I would like to know what you think of this idea of equalization, of cost-sharing. I guess the production costs are more or less the same in all three provinces, but the gap in

[Text]

mêmes, que l'on soit dans l'une ou l'autre des trois provinces, mais la différence dans les coûts de transport, donc dans les revenus nets des producteurs, demeure toujours semblable.

Comment faisiez-vous pour remédier à cela? Aviez-vous l'intention d'y remédier?

Professor Gilson: All right. First of all, in the example we used we did not go into sufficient detail about how we would set up the payment per acre, but it was certainly our intention that the acreage payment should reflect the transportation. It should be acreage payment as of a particular location. So we had no intention of equalizing, if you like, the freight rates, regardless of distance from port.

Insofar as following that through now—why we did not—well that is a major policy. You are suggesting a major policy change that certainly we did not get into. I would doubt that it would be acceptable on the prairies. I think in general the distance-related freight rate has been accepted as a matter of policy, and we accepted that as the major assumption for our study. We did not go into it, because that suggests a very major and different type of transportation policy, which I would not think feasible. That aside, it was not part of my mandate to look at that.

Mme Côté: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire. Si on décide de maintenir les choses ainsi, en fait c'est maintenir une forme de statu quo en ce qui concerne les différences de tarifs selon les milles parcourus. Il me semble aussi qu'on a la même distorsion au niveau des éleveurs. Donc, les avantages qui pourraient être consentis aux éleveurs de certaines provinces par rapport à d'autres, selon les coûts de transport, s'appliquent aussi.

Vous savez aussi que dans la province de Québec, on ne s'inquiétait pas du fait que le prix des grains à Thunder Bay soit différent ou pas. On s'inquiétait de l'avantage qui serait consenti aux éleveurs des provinces de l'Ouest. C'est-à-dire que si les coûts de transport continuent d'être assumés à 80 p. 100, par exemple, par les compagnies de chemins de fer, les éleveurs de bovins ou de porcs peuvent s'attendre à profiter de la différence qui ne serait pas utilisée, de toute façon, dans les coûts de transport.

Je vais vous donner un exemple. Supposons qu'une tonne de céréales à Thunder Bay coûte 100 dollars à un producteur de l'Est. Un producteur de l'Alberta pourrait l'avoir du Manitoba à 90 ou 95 dollars, étant donné que le producteur de céréales ne la transporte pas.

• 1155

Si vous ajoutez la subvention à l'acrage aux producteurs de céréales, les gens de l'Est sont en droit de s'attendre à ce que le bénéfice joue au niveau des éleveurs aussi. C'est-à-dire qu'au lieu de payer le prix de Thunder Bay moins le transport, on

[Translation]

freight rates, thus in net revenues for the producers, is still similar.

How did you remedy that? Did you intend to remedy it?

M. Gilson: D'accord. Tout d'abord, dans l'exemple que nous avons utilisé, nous n'avons pas suffisamment détaillé la façon dont nous établirons le paiement à l'acre, mais nous avons certainement l'intention de faire en sorte que ce paiement tienne compte des coûts de transport. Il devrait se fonder sur le lieu géographique. Ainsi, nous n'avons aucunement l'intention de recourir à une formule de péréquation dans le cas des tarifs de transport, si vous voulez, indépendamment de la distance parcourue.

En ce qui concerne le fait de nous conformer maintenant à une telle formule—pourquoi nous ne l'avons pas fait—eh bien, il s'agit là d'une politique importante. Vous proposez là un changement de politique majeur que nous n'avons certainement pas abordé. Je douterais qu'une telle formule soit acceptable dans les Prairies. De façon générale, je crois que les taux de fret fondés sur la distance ont été acceptés tout naturellement, et nous avons accepté cet état de choses comme principal fondement de notre étude. Nous ne nous sommes pas attachés à cette formule, parce qu'elle laisse supposer l'instauration d'un genre de politique très différent en matière de transport qui, selon moi, ne serait pas réalisable. Cela dit, je n'étais pas tenu, dans le cadre de mon mandat, de me pencher sur cette question.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I have another question. If it is decided to leave things as they are, indeed, it is tantamount to a type of status quo as regards the gap in mile-related rates. Moreover, it seems to me that the same distortion exists in the case of the livestock producer; therefore, the benefits that could accrue to the livestock producers of some provinces as opposed to those of other provinces, based on transportation costs, also apply.

You also know that in the Province of Quebec, nobody cared whether or not the price of grain in Thunder Bay is different. People were concerned about the benefits that would accrue to livestock producers in the western Provinces. In other words, if the railway companies continue to bear 80% of transportation costs, for example, the cattle and hog farmers can expect to benefit from the gap which, anyway, would not be used insofar as transportation rates are concerned.

Let me give you an example. Let us assume that an eastern producer has to pay \$100 for a ton of grain in Thunder Bay. An Alberta producer could get one from Manitoba for \$90 or \$95, since the grain producer does not move it.

If you add the acreage payment in the case of grain producers, the Eastern producers have a right to expect that the benefits will also accrue to livestock producers. In other words, instead of paying the applicable price in Thunder Bay

[Texte]

pouvait s'attendre à ce que le producteur de céréales dise: Eh bien, cela me coûte \$10; je reçois \$3 l'acre de subvention du gouvernement du Canada; donc je peux en faire bénéficier l'éleveur chez moi. D'accord? C'est le genre de raisonnement qui s'est fait. Est-ce que, dans le fond, cette évaluation-là qui a été faite dans l'Est ne provient pas d'un malentendu?

Professor Gilson: No, no. If I understand you, keep in mind that if the policy were to pay the producers rather than pay the railway, the producer in turn, say, at Portage la Prairie to Thunder Bay and Vancouver, would pay the full compensatory rate, whatever that was. He would use part of the so-called acreage payment or freight credit option to pay that. Keep that in mind. Now, if the policy were to pay the railways, then to that extent the producer does not pay the full rate directly. It is paid through the Crow benefit directly to the railway.

Now, carrying it further, I am not quite sure how to connect that with eastern Canada. It would not affect the price of grain in eastern Canada. What are you suggesting? It is freight rate Thunder Bay, plus freight rate to the Maritimes, or whatever, for the grain?

Mme Côté: Non. Il s'agit ici de savoir jusqu'à quel point le paiement aux producteurs de céréales pourrait causer une distorsion plus grande quant aux coûts de production des animaux. Si en plus de ne pas transporter, on fait un paiement direct aux producteurs de céréales qui pourraient en faire bénéficier des éleveurs, leurs voisins... Vous voyez tout de suite que la différence s'accroît entre l'Est du Canada, tant l'Ontario que les provinces Maritimes, et l'Ouest. On s'entend là-dessus?

Professor Gilson: Yes, the price of grain in western Canada will depend on how the payment is made. If it is paid directly to the producer... That is not your point? If it is made to the railway, that does have an effect in western Canada on the price of feed grains to the livestock producer.

Le président: Il vous reste une minute, madame Côté.

Mme Côté: Très bien.

Ma dernière question, monsieur Gilson. Vous dites que la distorsion dans les changements qu'on voulait apporter au tarif du Nid-de-Corbeau a été probablement surévaluée dans l'Est. Est-ce que vous ne pensez pas que cela aurait pu être surévalué dans l'Ouest aussi, avec les paiements aux chemins de fer?

Professor Gilson: I acknowledge that there are other factors besides transportation that can affect livestock production, but I said in the west... Keep in mind, if we pay the producers, that the price of feed grains are less to the livestock producer than they would be if you paid the railway option.

Mr. Benjamin: It is called beggar thy neighbour.

Professor Gilson: That would be the impact, and I acknowledge that, but I did say that transportation is only one of many factors that can affect livestock production. That is all I said.

[Traduction]

minus transportation costs, one could expect the grain producer to say: as a grant; therefore, the local livestock producer can benefit from it. Do you not agree? That is the type of reasoning that took place. Do you not think that, basically, such an evaluation made by eastern producers stems from a misunderstanding?

M. Gilson: Non, non. Si je comprends bien, il faut se rappeler que si aux termes de la politique, les producteurs plutôt que les chemins de fer étaient payés, à son tour, le producteur, disons, de Portage la Prairie à Thunder Bay et Vancouver, acquitterait le tarif compensatoire intégral, quel qu'il soit. Il utiliserait une partie du prétendu paiement à l'acre ou une option de crédit en matière de et pour acquitter le tarif. N'oubliez pas cela. En fait, si aux termes de la politique, un montant doit être versé aux chemins de fer, partant, le producteur n'acquitterait pas directement le tarif intégral. Ce montant est versé directement aux chemins de fer sous la forme de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Bon, si on va plus loin, je ne suis pas tout à fait sûr de la façon dont nous pouvons appliquer ces considérations à l'est du Canada. Une telle pratique n'influerait pas sur le prix des céréales dans l'est du Canada. Que proposez-vous? D'appliquer un taux de fret à Thunder Bay, plus le taux de fret aux Maritimes, ou quoi que ce soit, dans le cas des céréales?

Mrs. Côté: No. We must here determine to what extent paying grain producers could distort even more the production costs of livestock. If, on top of not moving the grain, a direct payment is made to grain producers which could, in turn, benefit the livestock producers, their neighbours... you see, immediately, that the gap between eastern Canada, Ontario, as well as the Atlantic provinces, and western Canada is widening. Do you agree?

M. Gilson: Oui, le prix des céréales dans l'Ouest du Canada dépendra de la façon dont le paiement sera versé. S'il est versé directement au producteur... Ce n'est pas ce que vous essayez de faire ressortir? Si le paiement est accordé aux chemins de fer, cela a certaines répercussions sur le prix des graines fourragères que doit acheter l'éleveur dans l'Ouest du Canada.

The Chairman: One minute left, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Very well.

One last question, Professor Gilson: You say that the distortion relating to the changes that were planned concerning the Crow rate have probably been overrated in eastern Canada. Do you not think it could have been overrated in the west also, what with the payments made to railways?

M. Gilson: Je reconnais qu'il existe d'autres facteurs, outre le transport, qui peuvent influencer sur l'élevage, mais j'ai dit dans l'Ouest... Rappelez-vous que si nous payons les producteurs, le prix des graines fourragères est moins élevé qu'il ne le serait, pour l'éleveur, si le paiement était fait aux chemins de fer.

M. Benjamin: C'est ce qu'on appelle une «bataille».

M. Gilson: Voilà les répercussions qu'aurait une telle mesure, je le reconnais, mais j'ai bien dit que le transport ne

[Text]

The Chairman: Thank you. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Gilson, it is true what you say, if the payment to the producer is based on the acreage, but is it also true if it is based on the actual grain production, because there is a difference. Do you understand what I mean? If you decide to disburse the Crow advantage on the basis of the acreage instead of on the basis of . . .

• 1200

Professor Gilson: The farmer's actual production?

Mr. Loiselle: Yes. There is a difference there, no?

Professor Gilson: Yes.

The Chairman: Let us not get a conversation going. Let us stick to questions and answers.

Professor Gilson: We did not recommend it but I think it is an important question to try to follow up. You are saying, if it is a flat acreage payment not related to production, just acreage, the alternative would be to calculate the farmer or take his actual production and pay accordingly. Well, obviously, the person with the greater productivity—if it is a flat acreage and ignores productivity . . . obviously the producer of the greater productivity would be disadvantaged relative to one who did not produce as effectively as his neighbour. That I agree with. If you pay his actual production, obviously, yes I would agree. To the extent he has more production and to that extent he would share in more of the Crow benefit, I accept that. I am not sure what follows though.

Mr. Loiselle: I am not entitled, just as a supplementary, but . . .

The Chairman: If the committee agrees, proceed Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: This question is in line with the impact on hogs and so on, the distortion between the east and the west for those who are in meat production, hogs and so on, what would be the impact on that, or did you make a study about that? If we forget for a minute the acreage and if we go on the grain production, the actual grain production or the eventual grain production and try to find a scheme to disburse the Crow advantage through this way. Did you see some consensus around that?

Professor Gilson: I am trying to see how that \$651 million, if it were paid, say, on 50 million acres versus whatever the production might be, how that would impact on eastern Canada, for example.

Mr. Loiselle: No, but just on a question of principle. If we use acreage, we forget the Crow and we are using a new principle, a new scheme. But the Crow was on the grain delivered before, so if you would keep to this principle that the

[Translation]

constitue qu'un des nombreux facteurs qui peuvent influencer sur l'élevage. C'est tout ce que j'ai dit.

Le président: Merci. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur Gilson, ce que vous dites est vrai, si le paiement versé aux producteurs se fonde sur le nombre d'acres, mais est-ce également vrai si le paiement se fonde sur la production réelle de céréales, parce qu'il existe une différence. Comprenez-vous ce que je veux dire? Si vous décidez de verser la subvention du Nid-de-Corbeau en vous fondant sur le nombre d'acres plutôt que sur . . .

M. Gilson: La production réelle de l'agriculteur?

M. Loiselle: Oui. Il y a une différence là, non?

M. Gilson: Oui.

Le président: Ne commençons pas une conversation. Tenons-nous en aux questions et réponses.

M. Gilson: Nous ne l'avons pas recommandée, mais je pense que c'est une importante question à laquelle il faut essayer de donner suite. Ce que vous dites, c'est que s'il s'agit d'un paiement forfaitaire à l'acre, sans rapport avec la production, qui ne tient compte que de la superficie; une autre solution serait d'évaluer l'agriculteur ou sa production réelle et de payer en conséquence. Bien, évidemment, la personne qui produit plus, s'il s'agit d'un forfait à l'acre qui ne tient pas compte de la productivité, évidemment, le producteur qui produit beaucoup serait désavantagé par rapport à celui qui a un moins bon rendement. Je suis d'accord avec cela. Si vous payez sa production réelle, évidemment, oui, je serais d'accord. Selon l'importance de sa production et dans cette mesure, il aurait une plus grande part de la subvention du Nid-de-Corbeau, j'accepte cela. Je ne suis pas sûr de la suite.

M. Loiselle: C'est une question supplémentaire et je ne peux pas mais . . .

Le président: Si le Comité est d'accord, continuez monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Cette question rejoint celle de l'impact sur les porcs et autres, le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest pour les producteurs de viande, de porcs, etc., quel serait l'impact sur cette question, ou avez-vous fait une étude à ce sujet? Si nous oublions un instant le forfait à l'acre et passons à la production du grain, la production réelle ou la production éventuelle, et que nous essayons de trouver un système pour octroyer la subvention du Nid-de-Corbeau de cette manière. Avez-vous connaissance d'un consensus à ce sujet?

M. Gilson: J'essaie de voir comment ces 651 millions de dollars, s'ils devaient être payés, disons, sur 50 millions d'acres par opposition à ce que pourrait être la production, quelles conséquences cela pourrait avoir sur l'Est du Canada, par exemple?

M. Loiselle: Non, mais c'est une question de principe. Si nous utilisons le forfait à l'acre, nous oublions le Nid-de-Corbeau et nous utilisons un nouveau principe, un nouveau système. Mais le Nid-de-Corbeau portait sur le grain livré

[Texte]

advantage of the Crow must be related to the grain production, to the grain export, did you look at this as a scheme? It would be a less major change but it would be a change.

An hon. Member: More acceptable?

Mr. Loiselle: I do not know. That is what I want to know.

Professor Gilson: I will get straight what we were recommending on principle, not in detail, that one method would be acreage qualified by the productivity on that acreage using crop insurance data.

Mr. Loiselle: Yes.

Professor Gilson: So to that extent we would try to reflect on an acreage basis the productivity of that land in various areas. That is what we said is one option. So we capture, in principle, the productivity associated with that land. We did not recommend as such that the benefit be paid directly on production. It could have been but we did not recommend that. Your question is what would be the difference in the impact.

I am not sure what the difference would be, because if we have the acreage reflecting productivity over the long run, on the average that should reflect that farmer's production. So I am not quite clear what the difference would be.

Mr. Loiselle: In one scheme you have at least to sell and export or to move your grain to receive the advantage of the transportation Crow and with the other one you do not have to do that.

Professor Gilson: I confess I am having difficulty—and I know it is my problem here—trying to see what the distinction is. I need some help here.

Mr. Mazankowski: I think the point my friend was trying to make is that instead of basing or distributing the benefit on potential production, you would be distributing it on actual production. I think there is quite a difference, with respect.

• 1205

Professor Gilson: It would be different, but in the long run, Mr. Chairman, if your productivity index out of crop insurance were an average representation . . .

Mr. Mazankowski: Yes, but you are talking about an unknown figure. In this way you would be talking about actual production, and you could be tying the benefit on a per tonne basis, for every tonne that was produced in western Canada, rather than some speculative figure.

Mr. Loiselle: Produced and moved.

Mr. Mazankowski: That is right.

[Traduction]

antérieurement, aussi, si vous voulez vous en tenir à ce principe que la subvention du Nid-de-Corbeau doit être liée à la production du grain, à l'exportation du grain, avez-vous envisagé cette solution? Ce serait un changement moins important, mais ce serait un changement.

Une voix: Plus acceptable?

M. Loiselle: Je ne sais pas. C'est ce que je voudrais savoir.

M. Gilson: J'aimerais préciser ce que nous recommandions en principe, pas en détail, qu'une méthode serait le forfait à l'acre déterminé par la productivité et à l'aide de données de l'assurance-récoltes.

M. Loiselle: Oui.

M. Gilson: Ainsi, nous essaierions de traduire la productivité d'une exploitation dans divers domaines en se fondant sur la superficie. Ce que nous avons dit, c'est que c'est là une possibilité. Ainsi, en principe, nous saisissons la productivité reliée à cette exploitation. Nous n'avons pas, comme tel, recommandé que la subvention soit payée directement en fonction de la production. Cela aurait pu être le cas, mais ce n'est pas ce que nous avons recommandé. Votre question porte sur la différence de l'impact que cela pourrait avoir.

Je ne suis pas sûr de ce que serait la différence, parce que si la superficie représente la productivité à long terme, en moyenne, cela devrait représenter la production de l'agriculteur. Aussi, je ne vois pas très clairement ce que serait la différence.

M. Loiselle: Selon un système, vous devez au moins vendre et exporter votre grain, ou le transporter si vous voulez bénéficier de la subvention pour le transport des accords du Nid-de-Corbeau. Selon l'autre système, vous n'avez pas à faire cela.

M. Gilson: J'avoue que j'ai du mal, je sais qu'il s'agit de mon problème, ici, à faire la distinction. J'ai besoin d'aide ici.

M. Mazankowski: Je crois que ce que mon collègue essaie de faire ressortir est que, au lieu de se fonder sur la production potentielle ou d'octroyer la subvention en fonction de cette éventuelle production, vous l'accorderez selon la production réelle. Je crois que c'est très différent, sauf le respect que je vous dois.

M. Gilson: Ce serait différent, mais à long terme, monsieur le président, si votre indice de productivité relative à l'assurance-récolte constituait une représentation moyenne . . .

M. Mazankowski: Oui, mais vous vous fondez sur un chiffre inconnu. Vous parlez alors de production réelle et semblez déterminer la subvention en fonction du nombre de tonnes, de chaque tonne produite dans l'Ouest du pays, plutôt que d'un chiffre spéculatif.

M. Loiselle: Chaque tonne produite et transportée.

M. Mazankowski: C'est exact.

[Text]

Professor Gilson: I just add this, Mr. Chairman, I guess it could be done, but I think it would be administratively a very difficult . . .

Mr. Mazankowski: Agreed. I will repeat my original question. I asked you whether there were any studies done on the distribution of the payment on the basis of volume, because it goes to the very point that Mr. Loiselle is making.

The Chairman: I think the point has been made and because we are under time restraints today, I am going to have to move on to Mr. McKnight. I would not normally do that but, because we have to have a steering committee in order to make some decisions so we can advise people when they will be appearing, it is critical that we have that steering committee immediately. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to take a little bit of time and follow up Mr. Loiselle's question. Under one program you are paid by what you grow or the potential of what could be grown on that acre. Under the other program you are paid by what you move. Until now, the theory of Crow has been, you are paid for moving grain, not for what you grow. Have there been any studies done with regard to the way that could be dispensed among producers?

Professor Gilson: Oh, studies done; I now see the question. We did not study it, but we recognized it in this way: We could have paid on only statutory grains—that means grains that moved into export and moved under statutory rates. That is one way to do it.

The other is: You pay on the whole acreage, regardless of where it moves. That is the dilution effect that some of the farm organizations are arguing about: you do not pay the Crow benefit directly on the statutory grains that benefited under the statutory rates. You spread it over acreage; you dilute the payment. No doubt about that. Did we do exhaustive study on it? No. A guess is, the dilution effect is about 20% to 30%, because about 30% of the grain is fed into farm and to feed mill, and 70% moves. So the dilution is 20%, 25%, 30%. We did not do a detailed study on it.

Mr. McKnight: Dr. Gilson, I would like to get back now to your basic principles. As I look at the report as you had submitted it, and your colleagues had submitted it, and I look at Bill C-155, except for the knowledge beforehand, that both of them have to do with the transportation of grain, I do not see a hell of a lot of similarity. When I look at your principles, principle B, or principle 2, "The grain transportation system must be made as efficient as possible so as to result in the lowest possible cost to all involved," where is that in Bill C-155?

[Translation]

M. Gilson: Je voudrais simplement ajouter, monsieur leprésident, que c'est chose possible, mais qu'au point de vue administratif, il serait très difficile . . .

M. Mazankowski: J'en conviens. Je répète ma question initiale à savoir si des études ont été faites concernant la ventilation de la somme selon le volume, car c'est en rapport direct avec l'idée de M. Loiselle.

Le président: Je crois que cette idée a été comprise et comme notre temps est limité aujourd'hui, je vais maintenant accorder la parole à M. McKnight. Je n'agirais pas ainsi dans des circonstances normales, mais étant donné que nous devons avoir un comité de direction afin de prendre des décisions et de pouvoir ensuite informer les gens à la date à laquelle ils doivent se présenter, il faut constituer ce comité de direction immédiatement. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur leprésident.

J'aimerais me pencher encore un peu sur la question de M. Loiselle. En vertu d'un programme, le montant payé est fonction de ce qu'on récolte ou de ce qu'on pourrait récolter sur l'acre. D'après l'autre programme, le montant payé est déterminé selon ce qu'on transporte. Jusqu'à présent, la théorie du Nid-de-Corbeau stipulait qu'un montant était payé pour le transport du grain, et non pas pour ce qui était cultivé. Des études ont-elles été effectuées relativement à la façon dont les producteurs pourraient être visés?

M. Gilson: Oh, je comprends mieux la question maintenant. Nous n'avons pas fait d'études à ce sujet, mais nous avons tranché la question de la façon suivante: nous aurions pu verser des paiements pour le grain réglementaire seulement—c'est-à-dire le grain transporté à des fins d'exportation et soumis à un tarif réglementaire. C'est une façon de considérer la question.

L'autre façon d'envisager la situation consisterait à verser un paiement pour la superficie entière, quel que soit le lieu de destination du grain. Il s'agit de l'effet de dilution que certaines organisations agricoles contestent: vous ne payez pas la subvention du Nid-de-Corbeau directement pour le grain réglementaire dont on a tiré profit en vertu du tarif réglementaire. Vous la déterminez en fonction de la superficie, c'est-à-dire que vous en diluez le montant. Aucun doute là-dessus. Avons-nous fait une étude approfondie à ce sujet? Non. Je dirais que l'effet de dilution se situe entre 20 p. 100 et 30 p. 100 étant donné qu'environ 30 p. 100 du grain est réservé pour l'exploitation agricole qui l'a produit et pour les minoteries et que le 70 p. 100 restant est expédié ailleurs. L'effet de dilution est donc de 20 p. 100, 25 p. 100 ou 30 p. 100. Nous n'avons pas étudié la question de façon détaillée.

M. McKnight: J'aimerais maintenant revenir à vos principes de base, monsieur Gilson. J'ai pris connaissance de votre rapport tel que vous et vos collègues l'avez soumis et j'ai lu le projet de loi C-155 et hormis le fait que je savais en partant que les deux documents portaient sur le transport du grain, je ne vois pas vraiment d'autres similitudes. Lorsque je lis vos principes, le principe B ou le principe 2, selon lesquels «le système de transport du grain doit être le plus efficace possible de façon à occasionner les meilleurs coûts pour toutes les

[Texte]

Professor Gilson: I guess the only place that would be reflected would be where the rewards and penalties system sets out—sanctions they are called, rewards. They would be inherent in the proposed grain transportation agency. I presume it would be inherent in that.

Mr. McKnight: You talked about the rewards and penalties. As I recall, your proposal was that all line-related costs would be withheld from the railroads if they did not meet performance.

Professor Gilson: The line related and part of the contribution to constant cost—both.

Mr. McKnight: When I look at the bill, I see that 40% of constant costs is the maximum that can be withheld. How do you feel about that?

Professor Gilson: My colleague tells me that the absolute dollars would be the same. I had not worked it out.

• 1210

Mr. Tyrczniewicz: Yes, it is the same percentage. We had recommended that of that 20% contribution to constant, 12% of that would be part of the freight rate, 8%, or 40% of the total contribution to constant would be held back. So it is identical with our recommendation.

Mr. McKnight: It is identical.

The third principle: the railways must be seen to be clearly accountable for performance and for the achievement of a more efficient system. I presume then that the only place you see that in Bill C-155 is the withholding of 40% of the constant cost?

Professor Gilson: And whatever machinery and guidelines are set up under the proposed grain transportation agency.

Mr. McKnight: But we do not see that in the bill, at least I do not.

Professor Gilson: No, it would not be there, but to the extent that it would be brought in under that agency, that is where I guess it would be found in the bill.

Mr. McKnight: But it is not there in the bill.

The sixth principle: the reduction in levels of benefit enjoyed by individual producers, as a result of the changes in the transportation policy, should be accompanied by an internal adjustment program. Do you find that in the bill?

Professor Gilson: That one passed me. Which one?

Mr. McKnight: It is No. 6 or (f).

Professor Gilson: It is (f). Yes, just a minute. No, the aggregate adjustment shortfall, as I read the bill, is not there. I presume it is to pay the railways, and the aggregate adjustment payment was contingent on the payment to producers.

[Traduction]

parties intéressées», je me demande où l'on peut retrouver ce passage ou l'équivalent dans le projet de loi C-155?

M. Gilson: Je pense que le seul endroit qui corresponde à l'idée de ce passage est la partie qui traite du système des primes et des amendes ou, comme on les appelle, des sanctions. Ce serait inhérent à la proposition relative à l'Office du transport du grain proposée. Du moins je le suppose.

M. McKnight: Vous parlez de primes et de sanctions. D'après ce que je me rappelle avoir lu, votre rapport proposait que tous les coûts afférents aux lignes soient retenus des compagnies ferroviaires si celles-ci ne répondaient pas aux exigences.

M. Gilson: Les coûts afférents aux lignes et une partie de la contribution aux coûts fixes ... les deux.

M. McKnight: Lorsque je me reporte au projet, je constate que 40 p. 100 des cts fixes est la proportion maximale qui peut être retenue. Qu'en pensez-vous?

M. Gilson: Mon collègue me dit que la valeur absolue serait la même. Je ne me suis pas encore arrêté à ce point.

M. Tyrczniewicz: Oui, c'est le même pourcentage. Nous avions recommandé que de cette contribution de 20 p. 100 aux coûts fixes, 12 p. 100 fassent partie du taux de transport et que 8 p. 100, soit 40 p. 100 de la contribution totale aux coûts fixes, soient retenus. C'est donc la même chose que ce que nous avions recommandé.

M. McKnight: C'est la même chose.

Le troisième principe: Les compagnies ferroviaires devraient être tenues entièrement responsables du rendement et de la mise sur pied d'un service davantage efficient. Je suppose que le seul endroit où vous le trouverez dans le projet de loi C-155 serait celui où il est question de la retenue fiscale de 40 p. 100 des coûts fixes?

M. Gilson: Ainsi que des mécanismes et des mesures administratives, quelles qu'elles soient, qui seront établies par l'Office de transport du grain.

M. McKnight: Mais cela ne se trouve pas dans le projet de loi, en tout cas, je ne le trouve pas.

M. Gilson: Non, cela ne s'y trouve pas, mais je suppose qu'il en sera question dans les responsabilités de l'Office et que c'est à ce niveau qu'on pourra le trouver dans le projet.

M. McKnight: Mais il n'en est pas question dans le projet.

Le sixième principe: La réduction des niveaux de bénéfices des producteurs, découlant de la modification de la politique des transports, devrait être régie par un programme de rajustement interne. L'avez-vous trouvé dans le projet?

M. Gilson: Cela m'a échappé. Lequel est-ce?

M. McKnight: C'est le n° 6 ou (f).

M. Gilson: C'est le (f). Oui, mais attendez un instant. Non, à la lecture du projet, je ne vois pas aucune mention du moins-perçu du rajustement global. Je suppose que cela se rapporte

[Text]

Mr. McKnight: But it is not in the bill?

Professor Gilson: No.

Mr. McKnight: When you see the increase in overall producer contributions—your seventh point: total transportation costs should be responsive to changes in farm prices and incomes. I guess it has been added in with the safety net proposal. How could that protection be put in? The only thing I see in the bill that protects the producers at all is the 10%.

Professor Gilson: I cannot find the section, but we did a bit of analysis and recommended in principle that consideration be given to some form of safety net, as we call it, or tying, putting a maximum on the percentage of the rates on the price of grain. We did not work that out in detail. However, we recommended that some form of safety net be considered.

Mr. McKnight: When you were studying it and making that proposal, you must have had something in mind as to the percentage—the historic or the completely new percentage that should be placed in there to protect the producers.

Professor Gilson: I think I used 4% and 6%. I was looking at a table and it is on 435. We are trying to go back historically. We are trying to see some so-called normal period and trying to relate it in there. Now, what we did not do in detail was work out a basket of prices and that is the trouble. I had the price of wheat. Had we done it in detail we would have worked out a basket or an index of prices on feed grains and wheat. But certainly we were looking historically at what it looked like back in some normal periods. We thought that might have been an appropriate guideline for setting the maximum.

Mr. McKnight: Can you compare now, now that you have had a chance, now that the bill is in place? Can you compare what you were looking at to what has been placed in the bill?

Professor Gilson: I had not done the analysis. I know it is 10% in the bill. I think a very crude analysis I was looking at was something like . . . I used 6. I see 4, 5 and 6. I do not think we came to a particular conclusion on the percentage. Whether 10 is high, relative to what we had in mind, I am not in a position to say, because we had not worked out an index of prices on wheat and feed grains—the whole grains—and there is a difference. I used wheat only and it is somewhat misleading, because it is not properly weighted with feed grains in there. So I am not in a position to comment on that.

[Translation]

au paiement du transportant alors que le rajustement global est fonction du montant versé aux producteurs.

M. McKnight: Mais il n'en est pas question dans le projet?

M. Gilson: Non.

M. McKnight: En ce qui concerne votre septième point, à savoir l'augmentation de la part globale du producteur, les coûts du transport devraient varier selon les fluctuations des prix et des revenus agricoles. Je présume que cela fait partie de la soupape de sécurité proposée. Comment cette soupape de sécurité pourrait-elle être intégrée? Tout ce que je peux voir dans le projet en matière de protection des producteurs est le taux de 10 p. 100.

M. Gilson: Je ne trouve pas l'article, mais après analyse, nous avons recommandé, en principe, qu'une formule de protection quelconque soit prise en considération ou qu'un plafond soit imposé au pourcentage des taux liés au prix du grain. Nous n'avons pas étudié la question en détail, mais nous avons suggéré qu'une soupape de sécurité quelconque soit envisagée.

M. McKnight: Lorsque vous avez étudié la question et formulé votre proposition, vous aviez probablement une idée du pourcentage, factuel ou entièrement nouveau, qui devrait être imposé en guise de protection des producteurs.

M. Gilson: Je crois que j'ai utilisé 4 et 6 p. 100. J'étais en train d'étudier un tableau et on le trouve au point 435. Nous essayons de remonter dans le temps. Nous tentons de relever quelque période soi-disant normale que nous pourrions relier à la situation. En fait, ce que nous n'avons pas examiné en détail, c'est l'établissement d'un panier de prix et c'est à ce niveau que le problème réside. J'avais le prix du blé. Si nous avions fait une étude approfondie, nous aurions pu établir un panier ou un barème des prix des céréales fourragères et du blé. Mais nous avons certainement examiné la situation telle qu'elle se présentait par le passé cours de certaines périodes normales. Nous avons estimé que cela pouvait servir comme ligne directrice appropriée en vue d'établir un maximum.

M. McKnight: Pouvez-vous faire une comparaison, maintenant que vous en avez l'occasion, le projet étant rédigé? Pouvez-vous faire une comparaison entre les résultats de votre étude et le texte correspondant du projet?

M. Gilson: Je n'ai fait aucune analyse dans ce sens. Je sais qu'il est question de 10 p. 100 dans le projet. Dans une analyse très élémentaire que j'ai parcourue, il me semble qu'il s'agissait de 6 p. 100. Je l'ai trouvé: 4, 5 et 6 p. 100. Je ne pense pas que nous en soyons arrivés à une conclusion particulière en ce qui concerne le pourcentage. Je ne suis pas en mesure de dire si un pourcentage de 10 p. 100 est élevé par rapport à ce que j'ai en tête, parce que nous n'avons élaboré aucun indice des prix du blé et des céréales fourragères, c'est-à-dire les céréales entières, et il y a une différence. J'ai utilisé uniquement le prix du blé et cela peut porter à confusion parce qu'il n'est pas convenablement pondéré par rapport à celui des céréales fourragères. Je ne suis donc pas en mesure de donner des précisions à ce sujet.

[Texte]

• 1215

Mr. McKnight: Not even to make a rough judgment that 4% on wheat would be a less cost and more protection to the producers than 10%?

Professor Gilson: There is no doubt what we had in mind. Why I worked out the analysis on page 43 around that was to get what I would call a meaningful safety net; if a maximum is set so high it is never operable, then it would not be meaningful. If it is set so low that the premium—I advocated, if you remember, that a premium be paid and if it is so high that it would be better to forget it, that is the lower end. I would suggest only it should be a meaningful safety net, given the inherent instability of prices and production in western Canada. Whether 10 or 7 or 8 is reasonable, I am not in a position to say. But I think it ought to be meaningful.

Mr. McKnight: I would just like to briefly go back to the inflation the producer will pay, where you started out with 3% to a maximum of 4.5%, the bill now reads 6% as a maximum. Your rationale for 4.5%, could you explain that, the reason you felt 4.5% inflation paid by the producers would be adequate?

Professor Gilson: Well, it was a judgment call as to whether adequate—I guess it depends on what measure you use. There are two things about the 4.5% and one is, remember, the 4.5% is on a base to start with. Remember, it is 4.5% imposed on \$651 million plus or whatever it is, \$750 million. So, effectively, you are not getting 4.5%, you are getting bigger, because you are taking 4.5% on that base, number one. Number two, you look at our tables, when we vary that inflation rate we are trying to relate that to what farmers would carry of the total costs and we are trying to get it back to an earlier period when farmers were carrying, frankly, quite a bit more than 18% and using the 4.5% and some other assumptions and using my assumptions and assuming inflation did not exceed 8%, now keep in mind, farmers would have carried about 49% or 50%, about half. Now, if inflation had a rate as low as 12% or 15%, they would carry proportionately less because, remember, the public treasury would have to pick up anything above that rate of 8% which farmers shared up 4.5%. They split that. So, what we were doing then, to answer you, to try to get a feel for what was reasonable, we said 4.5% of that base that was there—it was more than 4.5% effectively; secondly, what did it mean in terms of farmers carrying the total costs relative to some historical period? That is how we got at it. It was a judgment call, keeping that in mind.

Mr. McKnight: But that 4.5% then . . .

The Chairman: It is your time, Mr. McKnight. One more minute; one more question, I mean.

[Traduction]

M. McKnight: Même pas pour décider à priori que 4 p. 100 sur le prix du blé serait d'un coût moindre et offrirait plus de protection aux producteurs que 10 p. 100?

M. Gilson: Ce que nous avons en tête est clair. Si j'ai ramené l'analyse de la page 43 autour de ce point, c'était pour obtenir ce que j'appellerais une soupape de sécurité vraiment significative. Si le maximum établi est si élevé qu'il n'est jamais réaliste, il ne vaut rien. S'il est si bas qu'une prime, vous vous rappelez que j'ai plaidé en faveur d'une prime, doit être versée, et s'il est si élevé qu'il vaut mieux l'oublier, c'est la fin. J'aimerais seulement suggérer qu'il doit s'agir d'une soupape de sécurité vraiment significative, étant donné l'instabilité des prix et de la production dans l'Ouest canadien. Que 10 ou 7 ou 8 p. 100 soit raisonnable, je ne suis pas en mesure de le dire. Mais je crois que ce pourcentage doit être significatif.

M. McKnight: J'aimerais seulement revenir brièvement sur l'inflation que le producteur va payer. Alors que vous avez débuté avec 3 p. 100 jusqu'à un maximum de 4,5 p. 100, le projet de loi précise maintenant un maximum de 6 p. 100. Pouvez-vous expliquer pourquoi vous avez estimé convenable de faire payer aux producteurs une inflation de 4,5 p. 100?

M. Gilson: Eh bien, c'est une simple question de jugement, je suppose que tout dépend des mesures que vous utilisez. À propos du 4,5 p. 100, il y a deux choses à se rappeler. La première, c'est que 4,5 p. 100, c'est une base, un point de départ. C'est 4,5 p. 100 imposé sur une somme de 651 millions de dollars et plus, disons 750 millions de dollars. En fait, vous n'obtenez donc pas 4,5 p. 100 mais davantage, parce que, premièrement, vous prenez 4,5 p. 100 comme base. Deuxièmement, vous consultez nos tables. Lorsque nous faisons varier ce taux d'inflation, nous essayons de le relier à la proportion du total des coûts que supporteraient les fermiers et nous tentons de revenir à ce qui existait dans le passé, alors que les fermiers supporteraient pas mal plus que 18 p. 100 des coûts. Si l'on retient le 4,5 p. 100 et quelques autres suppositions, et si l'on retient mes suppositions et un taux d'inflation ne dépassant pas 8 p. 100, les fermiers auraient supporté environ 49 ou 50 p. 100, soit la moitié des coûts. Maintenant, si le taux d'inflation était aussi faible que 12 ou 15 p. 100, la proportion de leurs coûts serait moindre parce que le trésor public devrait assumer tout excédent par rapport à ce taux de 8 p. 100 dont les fermiers ont partagé 4,5 p. 100. Ils ont divisé ce pourcentage. Donc, pour répondre à votre question, voici ce que nous avons fait: nous avons essayé d'établir une base raisonnable et nous avons dit 4,5 p. 100 de cette base qui était là (en fait, c'était plus que 4,5 p. 100); puis, nous nous sommes demandé ce que cela signifiait par rapport au fait qu'à une certaine époque, les fermiers assumaient le total des coûts? C'est ainsi que nous en sommes venus à ce pourcentage. C'est une décision prise en tenant compte de ces faits.

M. McKnight: Mais alors, ce 4,5 p. 100 . . .

Le président: Votre temps, monsieur McKnight. Vous avez encore une minute. Je veux dire que vous pouvez poser une autre question.

[Text]

Mr. McKnight: Thank you. All right, one question. In the rate task force, again the recommendation by the rate task force was that the extra costs incurred in the provision from CN Rail that it would receive compensation for the extra cost incurred and that any attempt to meet the CN claim for extra costs would not penalize Canadian Pacific. I am talking about the \$14 million that is now in the bill, out of the \$651 million that has been given to CN before the divisions of the benefit is distributed. That was the task force. The government went ahead and made a decision by Transport Canada which, in fact, favoured Canadian National to the tune of \$14 million for their costs. Again it appears, as have most of the things recommended by your task force, to have been changed in Bill C-155. What is the rationale for the change rather than treating them both equally?

• 1220

Professor Gilson: I really do not know. I did not participate in the task force study, and I am not in a position to give you an intelligent reaction to that.

Mr. McKnight: You did not participate in the legislation as it was drafted, or in the drafting of this bill?

Professor Gilson: No. I am not in a position . . . to be honest about it.

The Chairman: Mr. McKnight, I might advise you that the minister will be here again on Thursday. That might be a more appropriate question to put to the minister, rather than to Dr. Gilson.

Mr. McKnight: I will ask Nick.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. McKnight. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Gilson, you have already responded to several questions that more or less dealt with what you might call the methodology of your group when you were working. You mentioned once or twice already this morning that there were 10 western organizations involved. I wonder if perhaps you would not mind enlarging a little, without naming actual names of people. What groups were those that made up those 10?

Professor Gilson: Yes; they are in the report: the three Prairie pools—the Manitoba Wheat Pool, the Saskatchewan Wheat Pool, and the Alberta Wheat Pool; the United Grain Growers Limited; Saskatchewan Federation of Agriculture; the Western Agricultural Conference, which is the umbrella group; Unifarm in Alberta; the Prairie Farm and Commodity Coalition; the Canola Crushers of Western Canada; the two railways; and the Manitoba Farm Bureau.

Mr. Hargrave: Thank you. That totalled up to 10?

Professor Gilson: That should be 10, yes.

Mr. Hargrave: Of those 10, the 4 grain co-ops—the three pools and the UGG—were included separately.

[Translation]

M. McKnight: Merci. Très bien, une question. Le groupe d'étude sur les tarifs a recommandé que, en ce qui concerne CN Rail, ce dernier recevrait une compensation pour les coûts supplémentaires qu'il aura encourus et que toute tentative d'accepter la prétention du CN à des coûts supplémentaires ne pénaliserait pas le Canadien Pacifique. Je fais allusion aux 14 millions de dollars qui figurent dans le projet de loi, sur les 651 millions de dollars accordés au CN avant que les allocations aient été réparties. Ca, c'était la recommandation du groupe d'étude. Le gouvernement, pour sa part, a pris la décision de favoriser le Canadien National quand Transports Canada lui a accordé pour ses coûts 14 millions de dollars. Cette recommandation, comme la plupart des choses qu'a recommandées votre groupe d'étude, a été changée dans le projet de loi C-155. Qu'est-ce qui justifie le changement au lieu de traiter les deux sur un pied d'égalité?

M. Gilson: Je ne sais vraiment pas. Je n'ai pas participé à l'étude du groupe de travail. Je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse éclairée.

M. McKnight: N'avez-vous pas pris part à l'élaboration de la loi ni à la rédaction du projet de loi?

M. Gilson: Non. Je ne suis pas en mesure . . . Non, franchement je ne sais pas.

Le président: Monsieur McKnight, je voudrais vous signaler que le ministre sera à nouveau ici jeudi. Il vaudrait peut-être mieux que vous lui posiez la question, plutôt qu'à M. Gilson.

M. McKnight: Je la lui poserai.

Le président: Bien. Je vous remercie, monsieur McKnight. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur Gilson, vous avez déjà répondu à un certain nombre de questions qui portaient plus ou moins sur la méthode de travail adoptée par votre groupe. Vous avez mentionné, une ou deux fois ce matin, que dix organismes de l'Ouest y participaient. Pourriez-vous nous donner quelques précisions, sans toutefois identifier les personnes en question. Quelles sont ces dix organisations?

M. Gilson: Sien sûr. Elles sont énumérées dans le rapport. Il y a les trois pools de la Prairie: la *Manitoba Wheat Pool*, le *Saskatchewan Wheat Pool* et l'*Alberta Wheat Pool*; la *United Grain Growers Limited*; la *Saskatchewan Federation of Agriculture*; la *Western Agricultural Conference*, qui est l'organisme qui assure la coordination; *Unifarm* en Alberta; la *Prairie Farm and Commodity Coalition*; *Canola Crushers of Western Canada*; les deux compagnies de chemin de fer et le *Manitoba Farm Bureau*.

M. Hargrave: Merci. Cela fait bien dix au total?

M. Gilson: Cela devrait en faire dix.

M. Hargrave: Pour arriver à ce total, vous comptez séparément les quatre coopératives, c'est-à-dire les trois pools et l'UGG.

[Texte]

Professor Gilson: Yes, that is right. The three pools and the United Grain Growers—that is correct.

Mr. Hargrave: Dr. Gilson, would you care to enlarge somewhat for information purposes on how your group—and I do not know whether you have a more appropriate name than that—worked with, if at all, the various task forces that were struck during this period of preparation of your report and afterwards, especially the method of payment task force?

Professor Gilson: We recommended four implementation task forces. I believe they were method of payment, legislation of rates, the central co-ordinating agency or efficiency measures . . . There were four.

I did not participate directly. When the task forces were set up, I did not participate in the task forces. As I understand it in looking at the representation on the task forces, I believe essentially—and you would have to check this out with others—that those who were participating at the table with me in the consultations for the most part represented, in one way or another, the four implementation task forces. I do not think I could say more than that on it.

Mr. Hargrave: Dr. Gilson, how many people would be sitting in your group around your various committee meetings?

Professor Gilson: There would be 12 presidents, or the equivalent of the presidents of the organizations, around the table; then we permitted each representative at the table to have with him what we called advisers. They varied, but on average we might have 12 formally involved in the process and perhaps another 20 to 40, depending on the nature of the issue at any given time, in the room and available to their principals in the discussions.

Mr. Hargrave: And the 12 would include representatives from the two railways, is that right?

Professor Gilson: Yes, indeed.

Mr. Hargrave: Dr. Gilson, I would just like to say—and I have said this, I think, on a few appropriate occasions publicly—that I think western Canada, and in fact all of Canada, really owes the Gilson group a real genuine vote of appreciation for the work that your committee has done. I just want to put that on the record.

• 1225

I think you had by some standards, almost an impossible task but you were able to coalesce around the concept that something had to be done, and you were able to come to a reasonable consensus which led to the phased-in compromise which I personally felt very good about, and I am very disappointed of course that it is not in Bill C-155.

To come directly to this very important question that is not dominating some public meetings in western Canada now—the

[Traduction]

M. Gilson: Oui, c'est juste. Les trois pools ensemble, plus l'UGG. C'est exact.

M. Hargrave: Monsieur Gilson, voudriez-vous, s'il vous plaît, nous donner un peu plus de précisions sur la façon dont votre groupe—si je peux l'appeler ainsi—a travaillé, si tel est le cas, avec les différents groupes de travail qui ont été constitués au moment où vous rédigez votre rapport et qui ont par la suite poursuivi leur travail. Je pense en particulier au groupe de travail sur les méthodes de paiement.

M. Gilson: Nous avons recommandé la création de quatre groupes de travail. Il s'agit, si je ne m'abuse, du groupe de travail sur les méthodes de paiement, de celui sur l'établissement des tarifs, de l'organisme central de coordination ou du groupe de travail sur les mesures d'efficacité . . . Enfin, il y en avait quatre.

Je n'ai pas participé directement à leur travail. Une fois que les groupes de travail ont été constitués, je ne m'en suis plus occupé. Si j'ai bien compris, d'après le mémoire déposé sur les groupes de travail, je crois que—et il faudrait vérifier—les personnes qui ont pris part aux consultations avec moi représentaient pour la plupart, d'une manière ou d'une autre, les quatre groupes de travail qui avaient été mis sur pied. Je ne puis vous en dire davantage.

M. Hargrave: Monsieur G., co-ien de personnes faisiez partie de votre groupe lors de vos diverses réunions de comité.

M. Gilson: Il y avait habituellement des personnes qui occupaient des postes ou équivalents au sein des organismes représentés. Chaque représentant était autorisé à être accompagné de conseillers. Cela pouvait varier, mais en général, il y avait douze représentants officiels et selon la question à l'étude, peut-être de 20 à 40 autres personnes qui étaient là pour assister leur représentant dans les discussions.

M. Hargrave: Et parmi ces douze représentants, il y en avait deux pour les chemins de fer, est-ce exact?

M. Gilson: Oui, c'est juste.

M. Hargrave: Monsieur Gilson, je voudrais vous dire, et je tiens à souligner que j'ai tenu les mêmes propos publiquement, que l'Ouest du Canada, et en réalité tout le Canada, doivent être reconnaissants au groupe Gilson pour le travail accompli par votre comité. Je tiens à ce que cela soit officiellement consigné.

Je crois que vous étiez d'une certaine façon confronté à un problème quasi impossible à résoudre, mais vous avez réussi à vous entendre sur le fait qu'il fallait absolument faire quelque chose et vous êtes parvenu à un consensus qui a mené au compromis de la méthode progressive, laquelle pour ma part, je trouvais très intéressante, et je suis donc naturellement très déçu que cette solution ne fasse pas partie du projet de loi C-155.

J'aimerais aborder tout de suite une question très importante qui n'est pas toujours à l'ordre du jour des réunions publiques qui se tiennent actuellement dans l'Ouest du

[Text]

question of freedom of choice with respect to the method of payment.

I would just like to pose a very blunt question to you. In your opinion, is the approach technically possible, and do you feel it is a good practical compromise at this stage in the whole public debate on the co-exercise?

Professor Gilson: I am going to break your question down and divide your question, because one is what I would call technical or of a professional nature. Could it be administered? Yes, I think any number of these options could be administered. Are they easy to administer? No, none of them are easy to administer. But I do not think any of them could not be administered. I think they all can be administered.

You are also asking the question, is it feasible? Yes, it is feasible. It has possibilities. Indeed, it has a parallel to what I recommended in the freight credit option, if you look at it. We did not put it in lightly. It is there because we said here is a possibility. But keep in mind, Mr. Chairman, Mr. Hargrave, what we had in mind was to try to get a method which would be as resource neutral as possible, if we could have done it. It is therefore consistent with that.

However, there are three or four fundamental parts of this whole process: administrative, technical, economic, and what I call the political process. I followed with interest the political process and I think, in part, having said it could be administered, I think it could. Having said it would meet the resource neutrality question, to some degree, that we acknowledge. I am not sure I am in any better position than anyone else in terms of what I call the final democratic process at work, but I will say that in the report we were mindful of the resource neutrality problem. It was there, it was discussed in our group, and I want to emphasize it did not just emerge suddenly in our group. That question was there before we ever sat down in our group to discuss it. I invite you to look at the Western Agricultural Conference where they spent two years trying to develop in good faith a mechanism which would recognize the so-called hurt to the livestock industry. It is not a new phenomenon. But I am not sure I am in a better position than anyone else to answer finally what is the so-called best, because in the final analysis a democratic process is at work here. But there are consequences to it. And I am well aware of the debate. I have just recently been through the west and I think the committee will be aware, as they travel in the west, of the central question right now. It has to be on the method of payment—no argument. It is a burning issue. Every place I go I hear it.

Mr. Hargrave: A very short question?

The Chairman: A short question, Mr. Hargrave.

[Translation]

Canada: Je veux parler de la question de la liberté de choix en ce qui a trait au mode de paiement.

J'aimerais simplement vous poser une question très directe. Au stade actuel du débat public sur la question du partage, croyez-vous qu'il s'agisse là d'une méthode techniquement applicable et d'un compromis approprié du point de vue pratique?

M. Gilson: Je vais subdiviser votre question, parce qu'elle porte notamment sur un aspect pour ainsi dire d'ordre technique ou professionnel. Maintenant, pour ce qui est de savoir s'il serait possible de gérer ce mode de paiement, oui. Je crois qu'il serait possible de gérer toutes ces méthodes. Seraient-elles faciles à gérer? Non, aucune d'entre elles n'est facile à gérer, mais je crois toutefois qu'il est possible d'y parvenir dans tous les cas.

Vous me demandez également si cela est faisable. Oui, cela est faisable. C'est une méthode qui a des possibilités. En fait, en y regardant bien, on voit qu'elle ressemble à certains égards à la méthode des crédits pour marchandises que j'avais recommandée. Nous n'avons pas proposé cela à la légère. Cela a été fait parce que nous nous sommes dit qu'il y avait là une possibilité. Mais il faut se rappeler, monsieur le président, monsieur Hargrave, que nous essayons de trouver une méthode qui soit le plus neutre possible du point de vue des ressources. La méthode proposée va par conséquent dans ce sens.

Tout ce processus comporte cependant trois ou quatre parties fondamentales, soit l'aspect administratif, technique, économique et ce que j'appelle l'aspect politique. J'ai suivi le processus politique avec le plus grand intérêt et je crois, comme je l'ai dit, que ce mode de paiement pourrait effectivement être géré. J'ai également dit que l'aspect de la neutralité des ressources serait respecté et, dans une certaine mesure, nous sommes d'accord avec cette affirmation. Je ne crois cependant pas être mieux placé que quiconque pour juger de ce que j'appelle les étapes finales du processus démocratique, mais je sais cependant que nous avons tenu compte dans le rapport de la question de la neutralité des ressources. Cette question était à l'ordre du jour et notre groupe en a discuté. Je tiens à souligner que la question n'est pas apparue soudainement. Elle se posait bien avant que notre groupe ne se réunisse pour en discuter. Je vous prierais à cet égard de consulter les travaux de la *Western Agricultural Conference*, au cours de laquelle nous avons passé deux ans à essayer de bonne foi à mettre sur pied un mécanisme qui tienne compte des soi-disant torts causés à l'industrie du bétail. Il ne s'agit donc pas d'un nouveau problème. Mais je ne suis pas certain d'être mieux placé qu'un autre pour dire ce qui serait, en dernier ressort la meilleure méthode, parce que finalement un processus démocratique est ici en action. Mais il y a des conséquences à cela et je suis très au fait du problème. Je suis allé dans l'Ouest récemment et je crois qu'en voyageant dans l'Ouest, les membres du Comité comprendront bien en quoi consiste la question fondamentale actuellement. Elle porte sur le mode de paiement, cela ne fait aucun doute. C'est une question très épineuse. Elle se pose partout où je vais.

M. Hargrave: Puis-je poser une toute petite question?

Le président: Une courte question, monsieur Hargrave.

[Texte]

Mr. Hargrave: Dr. Gilson, in your travels—and you mentioned that you have been travelling recently in the west—are you presently involved, even informally, in the public debate? I am sure you are being invited to go to meetings and that sort of thing. Are you doing some of that?

Professor Gilson: Yes, I am involved, only to the extent, I am willing to speak to the report. I was not sure how helpful I could be beyond that, but I have been in the west elaborating on the report. Many have asked me to come out and explain why certain recommendations are made; what are some of the consequences; and I have done that.

• 1230

Mr. Hargrave: Thank you, Dr. Gilson.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Our final questioner on the first round, Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman. Dr. Gilson, you have been deeply involved in the process for a considerable time and are very knowledgeable about the question of the Crow rate. There have been a number of questions put to you today by members of the committee. You have travelled fairly extensively. You are aware of all the concerns of the producers and the various groups.

I would like to put you on the spot because I think this committee's responsibility is to consider the evidence and to make recommendations or amendments to make this the best possible bill. And I am going to put you on the spot by asking you to give your assessment of this bill, the problems and defects of the bill, and your opinion as to what changes should be made to make this a better bill. It is a wide question but I...

The Chairman: Are you be prepared to answer that in the eight minutes remaining to Mr. Neil, Dr. Gilson?

As a matter of fact, I should tell you that if you do not wish to address parts of those questions because you feel they are of a political nature, that is your choice. There is no compulsion on a professional witness to answer political questions. I do not fault Mr. Neil for asking the question but I want you to understand that, Dr. Gilson.

Professor Gilson: I could answer it in an easy way, Mr. Neil: adopt my report!

The Chairman: I guess you are quite qualified to answer political questions, Dr. Gilson!

Mr. Neil: I would gather, then, that you feel there are many problems and defects in this bill, Dr. Gilson. Do you?

Professor Gilson: I have to confess that no matter which option we picked up—and one has the sense of déjà vu as one reads and watches the debate; we had it in our committee—no matter which option or alternative you pick up, it has certain consequences and reactions and side effects. And there was no perfect solution.

[Traduction]

M. Hargrave: Monsieur Gilson, lors de vos voyages, puisque vous venez de mentionner que vous êtes allé récemment dans l'Ouest, participez-vous, ne serait-ce que de façon officielle, aux discussions publiques? Je suis certain que vous êtes invité à des réunions et d'autres manifestations du genre. Y participez-vous de quelque façon que ce soit?

M. Gilson: Oui, je participe seulement lorsque je veux parler du rapport. J'ignore si j'aurais pu être vraiment utile à part cela, mais je suis allé dans l'Ouest pour parler du rapport. Nombreux sont ceux qui m'ont demandé d'assister à leur réunion pour expliquer pourquoi certaines recommandations avaient été faites et quelles en étaient les conséquences; et j'ai agréé à leurs demandes.

M. Hargrave: Merci, Dr. Gilson.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Le dernier interpellant au cours de cette première partie est M. Neil.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président. Dr. Gilson, vous connaissez à fond la question du taux du Nid-de-Corbeau. D'ailleurs, vous vous y intéressez beaucoup depuis très longtemps. Les membres du Comité vous ont posé aujourd'hui un certain nombre de questions. Vous avez beaucoup voyagé. Vous connaissez toutes les préoccupations des producteurs et des divers groupes.

Je voudrais vous mettre sur la sellette, parce que je crois que la responsabilité de ce Comité est d'examiner les preuves et de faire des recommandations ou de proposer des modifications en vue d'améliorer le plus possible ce projet de loi. Je vais vous mettre dans une situation difficile en vous demandant d'analyser ce projet de loi, ses problèmes et ses défauts, et de recommander des améliorations. C'est une question de grande envergure, mais je...

Le président: Êtes-vous prêt, Dr. Gilson, à répondre à M. Neil dans les huit minutes qui lui restent?

En fait, je dois préciser que si vous ne voulez pas parler de certains éléments de cette question parce que vous pensez qu'ils relèvent de la politique, vous avez le droit de le faire. Un témoin professionnel n'est pas tenu de répondre à des questions d'ordre politique. Je ne reproche pas à M. Neil d'avoir posé cette question, mais je tiens à ce que vous compreniez bien la situation, Dr. Gilson.

M. Gilson: Je pourrais y répondre très facilement, monsieur Neil: Adoptez mon rapport!

Le président: Je crois que vous avez les qualités requises pour répondre à des questions politiques, Dr. Gilson!

M. Neil: J'en déduis donc, Dr. Gilson, que vous considérez que ce projet de loi pose de nombreux problèmes et comporte de nombreux défauts. N'est-ce pas?

M. Gilson: Je dois avouer que quelle que soit la solution que l'on choisit (et en lisant ou en suivant le débat, on a une impression de déjà vu; c'est ce qui s'est passé pour notre comité) quelle que soit donc la solution adoptée, elle aura certaines conséquences, répercussions ou effets secondaires. Il n'y a pas de solution idéale.

[Text]

In the report, we phased, we compromised, we tried to get a hybrid proposal and tried to see if it would fly. We were serious about it because we felt that there were certain consequences if we went one way or the other and that is why we tried to hit that middle ground. Obviously, it has had some tough sledding.

I still think the consequences are there as we have spelled them out in the report, but I am not sure I am in a position finally to say, in the democratic process, which are right or wrong. But the consequences will be there. We have spelled them out with the various options, and they will be there. No matter which option you pick, I think it will have a consequence. There is nothing new about it. I think it is there and has been discussed pretty fully, both within our group and throughout the west.

Mr. Neil: Your recommendations were based on intensive discussions and input from various farm organizations who were knowledgeable about the issue. And what we have before us is a bill which does not really adopt the recommendations that you made in your report based on these discussions, to a large extent.

Professor Gilson: No, much has unfolded since the report has been tabled a year ago.

Mr. Neil: I have one or two specific questions. In the bill, it talks about sanctions and awards. And I can understand sanctions as far as the railways are concerned, but I have some difficulty with respect to the awards because the awards apply apparently to all participants in the system, which would include elevator companies and so on. What bothers me is the fact that the elevator companies are in the business of handling grain. Also, I would like your comments as to whether you feel that in a system which is supposedly competitive, as between elevator companies. Is there need for or should there be awards named in the bill to these participants in the system?

• 1235

Professor Gilson: Well, efficiencies and economies can be affected in so many ways, whether it be lengthening a siding beside an elevator or enlarging an elevator, or whether it be out on the coast—some way you can turn a car around faster.

All we were saying was, given the magnitude of the costs in the whole system, where there are mutual gains to be made, we should try to encourage that by some system of rewards. We give an illustration. We have discussed this in our group—I think it was a \$60 million item we used as an example. We say—not just the railways—if producers do something that leads to certain efficiencies as a result of their input, then we say that type of benefit ought to accrue to the producers. If the railways are doing something that leads to greater productivity or efficiency and it is a true net gain, not just passing it on,

[Translation]

Dans le rapport, nous avons procédé par étapes; nous avons transigé; nous avons essayé d'en arriver à une proposition hybride et nous avons essayé de voir si ça passerait. Nous avons fait un travail consciencieux car nous savions que de toute manière, la solution choisie aurait certaines conséquences. C'est pourquoi nous avons essayé de trouver le juste milieu. Cela n'a évidemment pas été facile.

Je demeure convaincu que la solution choisie aura certaines conséquences, puisque nous les avons clairement expliquées dans le rapport. Pourtant, je ne suis pas sûr d'être en mesure d'affirmer, de façon démocratique, que nous avons raison ou tort. Il y aura des répercussions, on ne peut le nier. Nous les avons expliquées bien clairement pour chaque solution et on ne peut les éviter. Quelle que soit la solution adoptée, je pense qu'elle aura des retentissements. Ce n'est pas un fait nouveau. Je pense qu'on ne peut les éviter et qu'on en a discuté de façon approfondie, au sein de notre groupe et avec les représentants de l'Ouest.

M. Neil: Vos recommandations se sont fondées sur des discussions intensives et sur des renseignements fournis par diverses organisations agricoles qui connaissaient très bien la question. Or, dans le projet de loi que nous avons devant nous, on n'adopte pas réellement les recommandations que vous faites dans votre rapport et qui se fondent, dans une large mesure, sur ces discussions.

M. Gilson: Non, il y a eu beaucoup de changements puisque le rapport a été déposé il y a un an.

M. Neil: J'ai une ou deux questions particulières à poser. Le projet de loi fait mention de récompenses et de sanctions. En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, je peux comprendre en quoi consistent les sanctions. Toutefois, j'ai de la difficulté à comprendre en quoi consistent les récompenses, puisqu'elles s'appliquent apparemment à tous les participants du système, y compris les exploitants d'élévateurs, etc. Ce qui m'ennuie, c'est que ces exploitants s'occupent de la manutention des grains. J'aimerais également avoir vos commentaires sur la question suivante: dans un système supposé concurrentiel, comme des exploitants d'élévateurs, le projet de loi devrait-il prévoir des récompenses à l'intention de ces participants?

M. Gilson: Eh bien, on peut influencer de nombreuses façons sur le rendement et l'économie, que l'on rallonge la paroi de chargement de l'élévateur, qu'on agrandisse, ou qu'on prenne certaines mesures sur la côté, il y a toujours un moyen d'accroître l'efficacité.

Nous avons simplement dit qu'étant donné l'ampleur des coûts dans l'ensemble du réseau et les avantages que peuvent en tirer les deux parties, nous devrions tenter de faciliter les choses grâce à un système de récompenses. Voici un exemple: Notre groupe a étudié la question, je crois qu'il s'agissait de 60 millions de dollars. Nous affirmons comme les représentants des chemins de fer d'ailleurs que si les producteurs prennent des dispositions qui assurent un certain rendement, ils devraient également obtenir des dispositions entraînant une hausse de la productivité ou du rendement et qu'ils en tirent un

[*Texte*]

then that, we felt, should be suitably encouraged somehow in the system. That is all we said.

To single out saying whether it ought to be elevators, producers, west coast ports, or whatever, that is a very complex system. There are opportunities, we think, throughout the system where efficiencies might be achieved. I stress that it should be not just a passing or a shifting of costs, but a mutual gain, and that there should be some encouragement given to that in the system. That is all we said.

Mr. Neil: Certainly, in the elevator system, where there is competitiveness, it is to the advantage of an elevator to be more efficient from the point of view of making more money.

Professor Gilson: One would think so.

Mr. Neil: I do not believe in paying taxpayers' money to reward an operation that becomes more efficient.

Professor Gilson: Yes.

Mr. Neil: I think the efficiency can be passed on to the producer by lower rates, for example.

Professor Gilson: By the competition in the system. We would acknowledge that.

Mr. Neil: The other matter I would like your comment on is the setting up of the Senior Grain Transportation Committee. Of 21 individuals who will be named to that committee, only three are producers—one from each of the Prairie provinces. It seems to me that, while the change in the Crow has an effect on all parts of the country, initially the Crow rate was of benefit to the producer. The producer of the grain in western Canada is the one who will be most affected through his pocketbook. I am wondering if you feel that three producer-representatives are sufficient on this Senior Grain Transportation Committee.

Professor Gilson: I have forgotten my recommendation, and I must ask Dr. Tychniewicz to remind me here. But I think that probably reflects what I said in the recommendation. I have forgotten; it is somewhere in the report. I think what was finally recommended in Bill C-155 is not too far different from what we had recommended. Whether that is adequate or not, I do not know. What we did say was that there should be some direct producer representation, and that is reflected in the bill.

Mr. Neil: You know, it bothers me a little bit. You have the consumers of the grains in equal numbers with the producers of the grains, and you have the elevator companies, for example. All the elevator companies basically are represented. If you look at the Crow issue basically, initially it is the producers' problem—or it was—yet it seems to me that they end up with only three out of 21 and will have very little say in what happens in the future.

Professor Gilson: Well, it is possible. We were certainly concerned that there should be some representation as opposed to what we have now. As I understand it, there is not that direct opportunity for direct producer representation that we

[*Traduction*]

gain net, ne se limitant pas simplement à un transfert, nous sommes d'avis qu'il faudrait adopter des mesures incitatives. C'est tout ce que nous avons soutenu.

Il sera cependant très complexe de déterminer s'il doit s'agir des éleveurs, des producteurs, des ports de la côte ouest ou d'autre chose. Nous estimons qu'on peut accroître le rendement dans le réseau. Il ne faut pas simplement imputer les coûts à d'autres secteurs; un gain doit être pour toutes les parties et on doit adopter des mesures incitatives. C'est tout.

M. Neil: Il est certain que, dans le cas des éleveurs, où la concurrence est forte, il importe qu'un élévateur ait un meilleur rendement et rapporte donc plus d'argent.

M. Gilson: C'est logique en effet.

M. Neil: Je ne crois pas que nous devrions utiliser l'argent des contribuables à titre de récompenses pour une exploitation qui devient plus rentable.

M. Gilson: Eh non.

M. Neil: Il me semble qu'on pourrait faire bénéficier des producteurs du rendement accru grâce à des taux inférieurs, par exemple.

M. Gilson: Grâce à la concurrence dans le réseau; nous abonderions dans ce sens.

M. Neil: Je voudrais, en outre, connaître votre opinion sur la création du Comité principal de transport des grains. Trois des 21 personnes qui y siégeront sont des producteurs représentant chacune des provinces des Prairies. Il me semble que même si les changements prévus dans l'entente du Nid-de-Corbeau ont eu des répercussions sur tout le pays, le taux fixé était avantageux pour les producteurs. Le producteur de grain de l'ouest du Canada est celui qui sera le plus touché financièrement. Je me demande si vous jugez que trois représentants des producteurs sont suffisants au sein du Comité principal du transport des grains.

M. Gilson: J'ai oublié ma recommandation et je dois demander à M. Tychniewicz de me la rappeler. C'est probablement un point que j'ai soulevé. Je ne me souviens plus; elle se trouve quelque part dans le rapport. Je crois qu'en définitive, les recommandations du Projet de loi C-155 ne diffèrent pas beaucoup de ce que nous avons recommandé. J'ignore si c'est pertinent; nous avons cependant soutenu qu'il fallait une représentation directe des producteurs et le projet de loi en tient compte.

M. Neil: Vous savez, cette question me tracasse un peu. Les consommateurs de grains siègent en nombre égal aux producteurs de grains et il y a encore les sociétés d'éleveurs, par exemple. Toutes les entreprises d'éleveurs sont, en principe, représentées. Si l'on étudie l'affaire du Nid-de-Corbeau, ce sont les producteurs qui ont, ou avaient, des problèmes. Il me semble néanmoins qu'étant seulement trois sur 21, ils auront très peu à dire sur ce qui se produira dans l'avenir.

M. Gilson: C'est possible. Nous tenons évidemment à ce que les producteurs soient représentés, contrairement à ce qui se passe maintenant. D'après ce que j'ai pu comprendre, la représentation directe des producteurs que nous jugeons

[Text]

said was there ought to be. I have forgotten whether I recommended a number or not, but we said that certainly they should be there, and the bill reflects that. Whether it is enough, relative to three out of 21, I do not know. If there are three strong individuals, at least they are represented there, and they can bring to bear the point of view of that producer as such, apart from his commercial system. That was the thing uppermost in our minds when we made the recommendation, that the individual producer does have and can have a little different perspective on the system than perhaps his system whether farmer-owned or otherwise.

• 1240

The Chairman: That is your time, Mr. Neil.

Mr. Mazankowski: Supplementary.

The Chairman: Supplementary, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Gilson, in your reply to Mr. Neil at the outset you threw back the challenge suggesting that he adopt all the recommendations of your report. Well, quite frankly, that is not going to happen because the government has in fact rejected in principle a number of your major recommendations, particularly the one with respect to the distortionary effect on the processing and the livestock industry, rather major changes in the railway structure, the railways' freight rate structure, some questions about the safety net and points that Mr. McKnight had identified.

If you were sitting as a member of this committee, I am wondering whether you could support this bill in its present form and, if not, could you help the committee identify in addition to the method of payment which you indicated would probably be central to the debate, could you identify any other serious shortcomings or deficiencies which we as committee members should be looking at?

The Chairman: Well, again, I would . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before you . . .

The Chairman: —simply add the same caveat that I did to Mr. Neil's first question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, Dr. Gilson is the author of the bulk of the Crow rate reform proposal. He is our first witness. Much of the legislation, while it may not be in totality based upon his recommendation, at least is where it had its genesis and I think it is incumbent upon us as committee members to get a fresh start with him, to get his views on the thing commensurate with the report that he has released. After all, this is the first occasion, sir, we have had to question Dr. Gilson about his report and I submit to you that there should have been other opportunities to do that before this late hour, because we could have had a better appreciation for the constraints and the parameters within which he developed his

[Translation]

nécessaire semble impossible. Je ne me rappelle pas si j'ai recommandé un nombre précis ou non, mais je sais que nous avons demandé d'être représentés et le projet de loi en tient compte. Il ne m'est pas possible de juger si cette représentation de trois sur 21 soit suffisante, je l'ignore. Si ces trois représentants ont de fortes personnalités, les producteurs sont donc représentés et il sera possible de faire valoir leur point de vue en dehors du réseau commercial. Voilà ce à quoi nous pensions en premier lieu au moment de formuler la recommandation: chaque producteur peut avoir et a, effectivement, un point de vue un peu différent sur le système, selon que lui-même est propriétaire ou non.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Neil.

M. Mazankowski: Question supplémentaire.

Le président: Question supplémentaire, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Gilson, dans votre réponse à M. Neil, au début, vous nous avez renvoyé le difé en nous suggérant d'adopter toutes les recommandations contenues dans votre rapport. Mais je vous avouerai, en toute franchise, que cela n'arrivera pas, parce que le gouvernement a déjà rejeté, en principe, plusieurs de vos principales recommandations, notamment celles qui concernent l'effet déstabilisateur sur l'industrie de la transfoormation et celle de l'élevage, les changements la structure des tarifs du transport ferroviaire, la structure des tarifs du transport ferroviaire, de même que certaines questions relatives aux mesures de protection et à certains points que M. McKnight a signalés.

Si vous faisiez partie de notre comité, à titre de membre, pourriez-vous entériner ce projet de loi dans sa forme actuelle et, sinon, pourriez-vous aider le comité à déceler d'autres lacunes ou déficiences graves sur lesquelles il devrait se pencher, outre la méthode de paiement qui, comme vous l'avez fait remarquer, sera probablement au coeur du débat?

Le président: Là encore, je voudrais . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, si vous me permettez . . .

Le président: . . . simplement répéter la mise en garde que j'ai adressée à M. Neil, lorsqu'il a posé sa première question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf le respect que je vous dois, M. Gilson est l'auteur de la plus grande partie de la proposition concernant la réforme des tarifs du Nid-de-Corbeau. C'est notre premier témoin. Bien que le projet de loi ne se fonde pas entièrement sur sa recommandation, il s'en inspire quand même et je crois qu'il nous incombe en tant que membres dedu comité, de repartir à zéro avec ce témoin et d'obtenir son avis sur une question liée au rapport qu'il a présente. Car, après tout, c'est la première occasion que nous avons d'interroger M. Gilson au sujet de son rapport. Je vous avouerai d'ailleurs qu'à mon avis, il est grand temps que nous le fassions et que nous aurions dû avoir l'occasion de le faire

[*Texte*]

report. But in all fairness, sir, if we are to study this bill in a meaningful way, we have certainly got to have some suggestions and some advice, guidance and wisdom from the author who precipitated the process.

Mr. Dubois: On a point of order.

The Chairman: Point of order, Mr. Dubois.

Mr. Mazankowski: And I think furthermore, Mr. Chairman, that Dr. Gilson is prepared. I think he can answer, he can answer the question as he sees fit.

The Chairman: I will address that in a moment, Mr. Mazankowski.

M. Dubois: Monsieur le président, je ne partage pas totalement les vues de mon collègue d'en face concernant la question qu'il pose: si vous étiez membre de ce Comité, est-ce que vous appuieriez ce projet de loi, etc. Le professeur Gilson a déposé un rapport, et certaines de ses recommandations ont été suivies. Je pense que ce genre de question-là n'a pas à être posée au professeur Gilson. C'est tout simplement essayer de se faire du capital politique, et on n'est pas ici pour cela. M. Gilson a fait des recommandations et, que le gouvernement les ait suivies ou pas...

Mr. Mazankowski: The recommendations were ignored.

Mr. Dubois: He is not obliged to answer this line of questioning.

Mr. Mazankowski: That is fine. He can make that decision. It is not up to you to make that decision.

The Chairman: Order, please.

Mr. Dubois: It is the point that I wanted to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please. The purpose of my comment was not to offer any criticism of the question but part of my job, as well as to protect the rights and privileges of members, is also to protect the rights of witnesses appearing before the committee. I simply wanted to point out to Dr. Gilson that with regard to the political nature of the question, he is not compelled to answer. If he chooses to answer, he is free to do so. Dr. Gilson.

Professor Gilson: I recognize in a process like this that as a witness I should try to be as helpful as I can. I have come through quite a process and I will try to do what I can. There perhaps are some points I can helpfully comment on. At the same time I recognize in a democratic system that as a professional I can make recommendations and that, as I said earlier in my opening statement, it is not necessarily a pronouncement on policy. The democratic process will work its way through. But I will try to be as helpful as I can, short of posing or trying to pronounce on policy as such.

[*Traduction*]

plus tôt, ce qui nous aurait permis de mieux comprendre les contraintes et les paramètres qui ont guidé la rédaction de son rapport. En toute équité, monsieur, si nous voulons étudier ce projet de loi à fond, nous devons absolument obtenir certaines suggestions, certains conseils et certaines orientations de l'auteur qui en a précipité la rédaction.

M. Dubois: J'invoque le Règlement.

Le président: Question relative au règlement, monsieur Dubois.

M. Mazankowski: Et de plus, monsieur le président, je crois que M. Gilson est bien préparé. Je pense qu'il peut répondre à la question comme il l'entend.

Le président: J'y reviendrai dans un instant, monsieur Mazankowski.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, I do not entirely share the views of my honourable colleague on the question he is asking: that is, if you were sitting as a member of this committee, would you support this bill, etc.? Professor Gilson submitted a report, and some of his recommendations have been adopted. I do not think we should ask him that kind of question. It is simply an attempt to make political capital out of it, and that is not what we are here for. Mr. Gilson made his recommendations, and whether the government decided to adopt them or not...

M. Mazankowski: Les recommandations n'ont pas été suivies.

M. Dubois: Il n'est pas obligé de répondre à ce genre de questions.

M. Mazankowski: Très bien, mais il peut prendre lui-même cette décision. Vous n'avez pas à en décider à sa place.

Le président: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît.

M. Dubois: C'est là-à la réserve que je voulais exprimer, monsieur le président.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Sans vouloir critiquer la question posée, je suis tenu dans le cadre de mes fonctions, de protéger non seulement les droits et les privilèges des députés, mais également les droits des témoins qui comparaissent devant le Comité. Je voudrais simplement signaler à M. Gilson que, compte tenu de la nature politique de la question qui lui est adressée, il n'est pas tenu d'y répondre. Cependant, il peut le faire s'il le désire. Monsieur Gilson.

M. Gilson: Je reconnais que dans une démarche comme celle-ci, je dois m'efforcer d'être aussi utile que je le peux, à titre de témoin. J'ai participé à un processus assez considérable et je répondrai du mieux que je le peux. Il y a peut-être des points sur lesquels je peux apporter certains éclaircissements. Cependant, je sais que en tant que spécialiste, dans un système démocratique, je peux formuler des recommandations et que, comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, celles-ci ne constituent pas nécessairement un énoncé de politique. Le processus démocratique suivra son cours. Mais j'essaierai d'être aussi utile que possible, plutôt que de donner mon opinion ou de me prononcer sur la politique comme telle.

[Text]

[Translation]

• 1245

There are perhaps three or four points the committee will encounter as it moves west, points that I encountered in my consultations and as they relate to the ongoing debate on the present bill. I will start with the capping on the volume. That one came up. There is no doubt about it, the committee is going to encounter that as it moves across the west. Every place I go I have been asked why in the world would I put a cap on the volume, given the projected exports by the Canadian Wheat Board and, more important, what has been happening. Indeed, the exports are more than on target. Five years ago, I was one of those who felt that the projections made by the wheat board were perhaps a bit ambitious, a bit unrealistic. The fact is, by 1985, with a bit of luck we will exceed the target. It is a reality.

All I can do is repeat to you, as I have done to those who have questioned me most intensively on this. Why did I do it? I have to repeat that I made a judgment call, given the financial parameters that were set. And even at that, I have violated the financial parameter. It was \$3.2 billion, and I could not treat it lightly. But the fact is, I went beyond that. I went to \$3.5 billion. In fact, it is more than that because I did not say anything about the residual inflation problem that was to be carried by the federal government. So I violated, if you like, that one financial parameter because in my judgment I felt that it should be done.

Now to come back to the capping of the volume, you are going to meet that question repeatedly, as I have. And all I can say is that I made a judgment call on inflation and I put a cap on the volume because I did not feel that producers should be exposed to excessive and general inflation, a problem that had to be solved elsewhere than in the grain transportation system. I think that not unreasonable. At least, that was my position. So to be helpful, I am not sure what to say about it except to be honest and say why it is there. But you will encounter that as a committee, no doubt about it.

Sharing of future cost. The committee will no doubt, especially now with grain prices the way they have been and the state of the conditions on the farm, there is a great sensitivity to the sharing of future costs. I can tell you, it is a contentious point.

I can tell you, in all honesty, my recommendation exceeded what I was able to extract by way of a consensus out of my consultation group. Now, that is understandable. No one wants to share future costs and I am not necessarily the most popular one by recommending what I did at 4.5. But I guess, in all honesty, I have to tell you that it is more than what the participants were envisaging. Whether it is fair or not, others will have to judge. That is why I set 4.5.

Il y a peut-être trois ou quatre points qui seront publiés devant le comité tandis qu'il progressera vers l'ouest; ce sont les points que j'ai notés dans mes consultations et qui se rattacheront au débat portant sur le projet de loi actuel. Je parlerai d'abord du blocage du volume. Cette question a été soulevée, et il n'y a pas de doute que le comité devra s'y attarder lorsqu'il se rendra dans l'ouest. Partout où je vais, on me demande pourquoi je pourrais bien songer à bloquer le volume, compte tenu des exportations prévues par la Commission canadienne du blé et, ce qui est plus important, des événements passés. En effet, les exportations sont supérieures aux objectifs visés. Il y a cinq ans, j'étais de ceux qui estimaient que les projections de la Commission étaient peut-être un peu ambitieuses, un peu irréalistes. En réalité, avec un peu de chance, nous dépasserons l'objectif prévu d'ici 1985. C'est là un fait concret.

Tout ce que je peux faire, c'est vous répéter mes motifs, comme je l'ai déjà fait à ceux qui m'ont questionné à fond à ce sujet. Pourquoi ai-je agi ainsi? Je dois répéter que j'ai fait appel à mon jugement et que j'ai tenu compte des paramètres financiers établis. Et je dirais même que j'ai violé les paramètres financiers. Il s'agissait de \$3,2 milliards, et je ne pouvais pas traiter la question à la légère. Mais, en fait, j'ai dépassé ce chiffre. Je me suis rendu jusqu'à \$3,5 milliards. En réalité, c'est encore plus élevé que cela, parce que je n'ai rien dit du problème de l'inflation résiduelle auquel le gouvernement fédéral devrait faire face. J'ai donc enfreint, si vous voulez, ce paramètre financier particulier parce que j'estimais devoir le faire.

Pour en revenir au blocage du volume, je vous rappelle que vous allez faire face à cette question à plusieurs reprises, tout comme moi. Et tout ce que je peux dire, c'est que j'ai porté un jugement sur l'inflation et que j'ai plafonné le volume parce que j'estimais que les producteurs ne devraient pas subir une inflation excessive et générale, problème qui devait trouver sa solution ailleurs que dans le système de transport du grain. Je pense que ce n'était pas déraisonnable. En tout cas, c'était mon point de vue. Alors, si je veux être utile, je ne suis pas sûr de ce que je dois dire à ce sujet, sauf que je veux être honnête et exposer les motifs de mon action. Mais il ne fait aucun doute que vous devrez vous pencher sur cette question à titre de comité.

Partage des coûts futurs. Il ne fait pas de doute, si l'on tient compte en particulier du niveau auquel se situent les prix et de la situation de l'agriculture, que la question du partage des coûts futurs est très délicate et que le comité devra l'étudier. Je peux vous affirmer que c'est un point litigieux.

Je peux vous dire en toute honnêteté que le taux que j'ai recommandé était supérieur à celui que je pouvais obtenir par consensus de mon groupe de consultation. C'est bien compréhensible. Personne ne veut partager les coûts futurs, et je ne gagnerai pas nécessairement un concours de popularité en recommandant le taux que j'ai choisi, soit 4,5. Mais je crois qu'en toute honnêteté je dois vous informer que ce taux est supérieur à celui que les participants envisageaient. Qu'il soit

[Texte]

Again, I was trying to keep a balance between what I thought producers might be able to carry and what frankly is fairer to the national treasury, the taxpayer. And it was a judgment call. There was no magic in the 4.5. I tried to relate it to what it would mean by way of on the farm, and what proportion the farmers would carry at 4.5. I said it would be some 50%. I look back historically and, about the early 1970s, that is about what farmers were carrying, was it? And I thought, okay, as a judgment call, if we could get back about there maybe that is not unreasonable.

But the committee are going to encounter a lot of questions about the sharing costs, as I did with my 4.5. It exceeded what producers thought was reasonable and fair. I do not know, frankly, what is reasonable and fair. I made an estimate. Maybe it was not enough. I do not know.

You are going to encounter the livestock question. I encountered it in the consultations, I can tell you, in a recent trip across the west. It is a live issue, a very live issue in the west. And I would repeat, it is not a new issue. It was there.

• 1250

It has been acknowledged by all concerned it is there. How to cope with it when you pay the railways, I frankly do not know. I tried in the group to look at various options and around that one and was not successful. Maybe there is a way to pay the railway option and address the livestock question which I have not discovered. It will be there. I am not going to make any comments on the political side of it as it is part of the political process. But in terms of the technical consequence, it will be there. I am glad to see the reviews in the bill. That was not done lightly. This is a very complex issue and while presumably legislation means statutory in many ways the groups all agreed we have to be careful on this. After all we are changing a statute of 87 years standing, or at least a bill or legislation or an agreement. This is a fairly major change. Let us make sure it is working properly and I am glad to see reviews in the bill. Our group agreed with that totally, and all I did was endorse it in the report. I am not sure where else, Mr. Chairman, I could be helpful.

Mr. Mazankowski: What about the safety net?

Mr. Gilson: Safety net, yes. The committee had a great deal of discussion on the safety net. I think from what I am hearing

[Traduction]

juste ou non, il reviendra à d'autres d'en juger. Voilà pourquoi j'ai adopté un taux de 4,5.

Je rappelle que j'essayais d'établir un équilibre entre ce qu'à mon avis les producteurs pourraient assumer et ce qui, en toute sincérité, rendrait davantage justice au trésor national, au contribuable. Et j'ai fait appel à mon jugement pour trancher cette question. Il n'y a pas de magie dans la fixation du 4,5. J'ai tenté d'établir un lien entre, d'une part, ce taux et, d'autre part, la situation des fermes et la proportion que les agriculteurs devraient assumer. J'ai affirmé qu'il s'agirait d'environ 50 p. 100. J'ai examiné la situation passée et j'ai constaté qu'au début des années 70, il s'agissait de la proportion que les agriculteurs assumaient, n'est-ce pas? Et je me suis dit qu'il ne serait peut-être pas déraisonnable de revenir à un peu de choses près à cette situation.

Mais le comité devra faire face à énormément de questions liées au partage des coûts, tout comme moi pour mon taux de 4,5. C'était supérieur à ce que les producteurs estimaient raisonnable et juste. Franchement, je ne sais pas ce qui est raisonnable et juste. J'ai fait une estimation. Ce n'était peut-être pas assez. Je ne sais pas.

Vous allez devoir étudier la question du bétail. Je peux vous dire que j'ai fait face à cette question dans mes consultations, au cours d'un récent voyage dans l'Ouest. C'est une question très débattue dans l'Ouest. Et je le répète, ce n'est pas une question nouvelle, elle était déjà là.

Toutes les personnes en cause ont reconnu que cela était le cas. J'ignore cependant comment faire face à la situation au moment de payer les compagnies de chemin de fer. J'ai tenté, sans succès, d'étudier diverses possibilités à cet égard. Il existe sans doute une façon de payer les compagnies de chemin de fer et de traiter de la question du bétail, mais je n'ai pas encore été en mesure de la trouver. Il faut cependant parvenir à une solution. Je ne présenterai aucun commentaire sur l'aspect politique de la question, puisqu'il s'agit, en partie, d'un processus politique. Cependant, en termes de conséquences techniques, nous parviendrons à une solution. Je suis heureux de constater la présence de révisions dans le projet de loi. Ces mesures n'ont pas été prises à la légère. Il s'agit là d'une question très complexe, comme la législation comporte de bien des façons un caractère obligatoire, les groupes conviennent tous qu'il soit nécessaire de faire preuve de prudence à cet égard. Après tout, nous modifions actuellement une loi en vigueur depuis 87 ans ou, du moins, un projet de loi, une législation ou une entente. Il s'agit là d'un changement relativement important. Il convient de nous assurer qu'il soit mis en vigueur de façon appropriée et je suis heureux de constater la présence de révisions dans le projet de loi. Notre groupe était parfaitement de cet avis et je n'ai fait que souscrire à cette décision dans le rapport. Monsieur le président, je ne sais trop de quelle façon je pourrais être encore d'une utilité quelconque.

M. Mazankowski: Qu'en est-il de la marge de sécurité?

M. Gilson: La marge de sécurité, oui. Le Comité a beaucoup traité de la question relative à la marge de sécurité. D'après ce

[Text]

and what I thought I heard earlier in the report although it was not picked up but it is in the bill, in general it is agreed to in principle. Most debate has been around what maximum percentage, which is where I think the debate lies at the moment. Whether it is 10 or whether it is seven. I am not prepared to give you a judgment on it. All I say is it should be meaningful, and by meaningful I mean it should reflect the reality of the economy out there. It is an economy which is up and down, which has its lows and highs, and if the net is not meaningful in that sense then there is going to be some unhappiness with it. But I think in principle it has been well received as near as I can tell. I think it was a welcome part of the bill. Therefore the debate, Mr. Chairman, is going to be around the maximum, the 10 or whatever, and I do not think in fairness I can offer a comment on what it should be. Maybe 10 is fair but you will hear a lot of debate on it.

The Chairman: Final supplementary, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I am going to ask you additionally, Dr. Gilson, you recommended that no other grain or grain products are recommended for inclusion under the new statutory arrangements aside from canola. Why was that? You mentioned that when you make a statute you had better make sure it is right. You are prejudging basically what kind of crops we think are going to be going to western Canada. Why would not you recommend and say, at this time, or there may be provision for addition crops and the date? Why did you simply say no other grains?

Mr Gilson: It is an interesting situation. My mandate given to me as principle number 5 or whatever, was no further additions. That is where I started. I recommended, after discussion with the group, we had better remove at least the anomaly relating to canola, oil and flaxseed. Why one way and not the other? We therefore endorsed that. Include it under the statutory rates if nothing else. We did not go further because I think we felt the whole idea of the review in a new piece of legislation was to try to get around some of the distortions caused by the existing statute so we stopped short. But the interesting situation is in Bill C-155 there are further crops and one can argue that way. Why not sunflowers? Why were some of the other crops not put there? Why just canola? It goes further than what I recommended and certainly further than what was originally given to me by way of the guideline. No further crops were to be included under the Crow rate.

Mr. Mayer: But your method of payment will resolve that problem as you proposed it.

Professor Gilson: Yes, it would have. To the extent you pay the producers, to the extent you remove the need to put further products under the statute, statutory rates. That is correct.

[Translation]

que j'ai entendu et ce que j'ai cru être inscrit dans le rapport il semblerait que l'inclusion d'une marge de sécurité soit généralement admise, en principe, dans le projet de loi. Les discussions ont surtout porté sur l'établissement d'un pourcentage maximum et cette question constitue même l'objet du présent débat; ce pourcentage s'élève-t-il à 10 p. 100 ou plutôt à 7 p. 100? Je ne puis donner mon opinion à ce sujet. À mon avis, ce pourcentage devrait être significatif, c'est-à-dire qu'il devrait être en rapport avec l'état de l'économie du pays. Cette économie connaît des hauts et des bas et si la marge de sécurité n'est pas significative à cet égard, elle entraînera un certain mécontentement. Cependant, il me semble qu'en principe, elle a été bien accueillie. À mon avis, il s'agit là d'un élément valable du projet de loi. Par conséquent, monsieur le président, les discussions vont porter sur la marge maximale, qu'il s'agisse de 10 p. 100 ou d'un autre chiffre et, en toute honnêteté, je ne crois pas être en mesure de présenter des commentaires à ce sujet. Dix pour cent constitue sans doute un chiffre équitable mais l'établissement de ce pourcentage donnera lieu à de longues discussions.

Le président: Dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: Permettez-moi de vous poser une autre question, Dr Gilson, vous recommandez qu'aucun autre grain ou produit du grain soit incorporé, exception faite du colza Canola. Quelles sont les raisons de ce choix? Vous avez précisé qu'au moment d'établir une loi, il importait de s'assurer qu'elle était juste. En fait, vous déterminez d'avance le type de récolte qui sera envoyée à l'ouest du Canada. Pourquoi n'avez-vous pas recommandé que des dispositions relatives à d'autres récoltes ainsi qu'à la date soient incorporées? Pourquoi vous êtes-vous contenté d'indiquer qu'aucun autre grain ne sera accepté?

M. Gilson: Il s'agit là d'une question intéressante. En vertu du principe numéro 5 du mandat qui m'a été confié, il était précisé qu'aucun ajout n'était admis. J'ai donc élaboré à partir de ce point. Après en avoir discuté avec le groupe, il m'a semblé qu'il vaudrait mieux faire disparaître au moins l'anomalie relative au colza Canola, à l'huile et au lin. Pourquoi l'une et non l'autre? Par conséquent, nous avons adopté ce point de vue. Il valait mieux l'inclure dans les tarifs statutaires à défaut d'autre chose. Nous n'avons pas été plus loin parce que, à mon avis, l'analyse d'une nouvelle loi vise avant tout à faire disparaître certaines des erreurs causées par la loi en vigueur; nous n'avons donc pas été plus loin. La question intéressante porte cependant sur le fait que le projet de loi C-155 porte sur d'autres récoltes et qu'il est possible de débattre cette question. Pourquoi pas le tournesol? Pourquoi certaines des autres n'ont-elles pas été incorporées? Pourquoi s'est-on contenté de préciser le colza Canola? On a élaboré à partir des recommandations que j'ai faites et on a également été plus loin que les lignes directrices qui m'avaient été imposées. En vertu de ces dernières, aucune autre récolte ne devait bénéficier du taux du Nid-de-Corbeau.

M. Mayer: Cependant, le mode de paiement que vous avez mis de l'avant aura pour effet de résoudre ce problème.

M. Gilson: En effet. Si vous payez les producteurs, si vous faites disparaître la nécessité d'incorporer d'autres produits en vertu de la loi, des taux statutaires. C'est bien cela.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much. Mr. Benjamin.

• 1255

Mr. Benjamin: Dr. Gilson, your report and your recommendations and the legislation all goes back to square one—your mandate, based on Snavely and the formula, to arrive at costs. I take it that you believe and you operated on the basis of the belief that the formula on costs for the railroads was reasonable and fair.

Professor Gilson: Yes, sir, or I would not have recommended it. But the further caveat is that it better be reviewed in a very extensive way in 1985-1986; that is the caveat.

Mr. Benjamin: All right. Given a review process, if it is a fair and reasonable formula, why would it not be a fair and reasonable formula for grain producers—or any other sector of the economy, for that matter? If you were to apply the Snavely-Gilson-Pepin formula, No. 1 red spring wheat would mean that the grain producer should get something in the order of \$12 a bushel instead of the \$4.50 they are getting now. If you applied the same rationale, the same reasoning . . .

Professor Gilson: To the degree, sir, that we recommended a safety net there is a maximum percentage of the rate as a percentage of grain price. I guess we would have recognized that—to that extent only.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, are we not on the second round?

The Chairman: No, we are not. We are supposed to be in the steering committee right now, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, that is tough. That is tough. I warned this committee early in the game what we were going to be faced with and how long we should have. We are dealing with . . .

The Chairman: That is another issue, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —legislation based on a report submitted by Dr. Gilson. He is one of the key witnesses. If we need the whole day with him, and this evening as well, then surely we should be doing that. I have a couple or three other questions I would like to ask Dr. Gilson. This will be the only chance we will have.

The Chairman: Mr. Benjamin, I did not make the rules; I am following the direction established by the committee. I did call the steering committee for 12.30 p.m. today. We are almost half an hour past that now. We have some very important decisions to make if we are going to hear other witnesses. If the committee wishes to recall Dr. Gilson this evening, and if he is available, that is certainly within the purview of the committee to do. At the moment, it seems to me we are going to have to proceed with our steering committee or

[Traduction]

Le président: Je vous remercie beaucoup. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Gilson, le rapport et les recommandations que vous avez présentées de même que la législation nous ramènent tous au point de départ, c'est-à-dire votre mandat, basé sur Snavely et la formule pour déterminer les coûts. Je crois savoir que vous avez pris pour acquis que la formule relative aux coûts pour les compagnies de chemin de fer était raisonnable et juste.

M. Gilson: En effet, monsieur, ou je n'aurais fait aucune recommandation en ce sens. Mais j'ai également précisé qu'il serait nécessaire de procéder à une étude très approfondie en 1985-1986; il s'agit là d'une mise en garde.

M. Benjamin: D'accord. Compte tenu d'un processus de révision, s'il s'agit là d'une formule raisonnable et juste, pourquoi ne pourrait-elle pas être appliquée aux producteurs de grain . . . ou en fait, à tout autre secteur de l'économie? Si vous appliquez la formule Snavely-Gilson-Pepin les producteurs de grain pourraient obtenir environ \$12 pour un boisseau de blé du printemps no 1 au lieu du \$4.50 qu'ils obtiennent actuellement. Si vous utilisiez la même analyse et le même raisonnement . . .

M. Gilson: Notre recommandation relative à une marge de sécurité précisait qu'un pourcentage maximal du taux constituait un pourcentage du prix du grain. Nous aurions sans doute reconnu ce fait . . . jusqu'à ce niveau seulement.

Le président: Je vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur le président, ne sommes-nous pas à la deuxième manche?

Le président: Non, ce n'est pas le cas. Nous sommes actuellement censés faire partie du comité de direction, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Eh bien, c'est difficile. J'ai avisé ce comité, dès le début, des questions que nous aurions adressées et du temps dont nous devrions disposer. Nous traitons de . . .

Le président: Il s'agit là d'une autre question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . loi basée sur un rapport, présenté par le docteur Gilson. Il constitue l'un des principaux témoins. S'il nous faut consacrer toute la journée à discuter avec lui, et même la soirée, nous devrions certainement le faire. J'aimerais poser deux ou trois autres questions au docteur Gilson. C'est la seule occasion que nous aurons de le faire.

Le président: Monsieur Benjamin, je n'ai pas établi les règlements; je ne fais que respecter le cheminement de ce comité. J'ai bien convoqué le comité de direction pour 12h30 aujourd'hui. Nous avons maintenant dépassé cette heure d'environ 30 minutes. Nous devons donc prendre des décisions très importantes si nous voulons entendre d'autres témoins. Si le comité désire rappeler le docteur Gilson au cours de la soirée et si ce dernier y consent, il est certainement de la compétence du comité de le faire. Pour l'instant, j'estime qu'il faut

[Text]

very shortly we are going to find ourselves with no plans for the weeks we are spending on the road.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is a plan all right; the plan is closure on the whole committee, and the deadline is September 12.

The Chairman: Well, that is a matter of opinion. That is the plan. That is not an argument of procedure for this committee. Having said that, I would like on behalf of the committee...

Mr. Benjamin: I suggest then that we have Dr. Gilson back this evening.

The Chairman: We have a suggestion before us.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman. That is the purpose of the steering committee. Mr. Benjamin should bring this to the steering committee and let the steering committee decide. If that is the decision, fine, we will have Dr. Gilson back. We may want him back after our trip to the provinces. Let us not waste the time we have. We have witnesses coming at 2.00 p.m., and the steering committee will take a full hour. These are the kinds of things that should be raised in the steering committee.

Mr. Chairman, I move that we move to the steering committee meeting.

The Chairman: All right. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Dr. Gilson and Dr. Tyrczniewicz, on behalf of the committee I want to thank you for your appearance here this morning. You have been very forthright and frank with the committee. I think we have gotten invaluable information from you.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1413

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of Bill C-155. We are on Clause 2.

Our first witnesses this afternoon are from the Canadian Cattlemen's Association: Mr. Gary Jones, President, and Mr. Charles Gracey, Manager.

Welcome gentlemen. I would like to apologize to our witnesses that we are a bit late getting started this afternoon, but we were a bit late adjourning this morning, and we had a subcommittee meeting in between. We will not short change you in time.

Do you gentlemen have a brief to present?

[Translation]

poursuivre les travaux du présent comité de direction sous peine de ne disposer d'aucun plan pour les semaines que nous passerons à nous déplacer.

M. Benjamin: Monsieur le président, il existe certainement un plan; il s'agit de la clôture de l'ensemble du comité et la date d'échéance est le 12 septembre.

Le président: Eh bien, c'est là un point de vue. Il s'agit du plan. Cette querelle de procédure ne relève pas du comité. Cela dit, j'aimerais, au nom du comité...

M. Benjamin: Je propose donc que le docteur Gilson revienne au cours de la soirée.

Le président: Une proposition a été soumise.

M. Flis: Je soulève une objection, monsieur le président. C'est là l'objet du présent comité de direction. M. Benjamin devrait soumettre cette question à l'attention du comité de direction et laisser à ce dernier le soin de trancher la question. Si la décision est adoptée, le docteur Gilson sera de nouveau entendu. Il est possible que nous désirions l'entendre de nouveau après nos consultations dans les provinces. Ne gaspillons pas le temps dont nous disposons. D'autres témoins doivent être entendus à 14h00 cet après-midi, et le comité de direction devra y consacrer une pleine heure. Ce genre de question devrait être soulevée au niveau du comité de direction.

Monsieur le président, je propose que nous passions à la réunion du comité de direction.

Le président: C'est bien. La motion est adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: Docteur Gilson et docteur Tyrczniewicz, au nom de ce comité, j'aimerais vous remercier de votre présence ici ce matin. Vous avez fait preuve d'honnêteté et de franchise à l'endroit de ce comité. J'estime que vous nous avez communiqué des renseignements très précieux.

Cette séance est ajournée jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre l'étude du projet de loi C-155. Nous en sommes à l'article 2.

Nos premiers témoins cet après-midi appartiennent à l'Association canadienne des éleveurs de bétail (*Canadian Cattlemen's Association*). Le président M. Gary Jones et le directeur, M. Charles Gracey.

Bienvenue messieurs. Permettez-moi de présenter nos excuses à nos témoins, pour notre retard cet après-midi; l'ajournement de la séance de ce matin a été retardé et nous avons tenu une rencontre du sous-comité entre les deux séances. Nous ne réduirons pas pour autant le temps que nous devons vous consacrer.

Messieurs, avez-vous un exposé à présenter?

[Texte]

Mr. Gary Jones (President, Canadian Cattlemen's Association): Yes, sir, we do.

The Chairman: Okay, proceed to make your statement, Mr. Jones.

• 1415

Mr. Jones: Thank you, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity of being invited today to take part in this debate.

The Canadian Cattlemen's Association was somewhat of a latecomer in the debate. We had within our organization originally made a conscious decision that the Crow debate was a western Canadian issue and that the provinces involved, with their own cattlemen's organizations, would make their own presentations. After the time that Quebec and the Maritimes got involved in the debate, we were asked then by all our provincial associations to take a little more open stand, and that is why we are here today.

I do not think there is any single piece of federal agricultural legislation in the post-war era that has been of greater significance or carries more far-reaching implications for Canadian agriculture than the bill we are about to discuss today. The Canadian Cattlemen's Association therefore has sought and welcomes this opportunity to comment upon this draft legislation. The issues before us embodied in this bill are of vital concern to the future of the cattle and livestock industry in Canada, and as the national association representative of cattle producers we wish urgently to set our views before you as clearly as possible.

It would be naive to believe that anything we could say here would broaden this committee's understanding of the issue. No piece of major legislation has received more detailed and exhaustive study and we could not, for example, enlarge upon or improve the clarity and thoroughness of the most recent study, conducted by Dr. Clay Gilson and his committee of advisers and experts.

We take it as given that the Gilson report and its several recommendations are thoroughly understood. Our concern is with the subsequent controversial decisions, made in a heated political environment, and it is our contention that the decision to pay the entire Crow benefit to the railroads is the most damaging, ill-considered decision that could have been reached and is a decision that will devastate western livestock production and the western-based processing and value added industries.

Let us first of all clarify our position. There are three basic elements that we consider important in addressing the western grain transportation policy. Number one, should the Crownest Pass agreement be revised or should the statutory status quo be preserved? Number two, should an historic Crow benefit be recognized? And number three, if a Crow benefit is to be recognized, how should the benefit be paid? There have been two options: to the grain producer or to the railway carriers.

[Traduction]

M. Gary Jones (président, Association canadienne des éleveurs de bétail): Oui, monsieur le président.

Le président: D'accord, veuillez le présenter, monsieur Jones.

M. Jones: Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux de l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui de prendre part au présent débat.

L'Association canadienne des éleveurs de bétail est intervenue un peu tard dans le débat. Notre organisme avait initialement décidé que le débat relatif au Nid-de-Corbeau relevait surtout des provinces de l'ouest du Canada et qu'il appartenait à ces dernières, ainsi qu'à leurs propres organismes d'éleveurs de bétail de faire leurs propres exposés. Lorsque le Québec et les provinces Maritimes sont intervenus dans le débat, toutes nos associations nous ont alors demandé de faire connaître davantage notre opinion et c'est la raison de notre présence ici aujourd'hui.

A mon avis, aucune loi fédérale sur l'agriculture n'a, depuis la fin de la Guerre, présenté plus d'importance ou ne comporte de conséquences d'une plus grande portée pour l'agriculture au Canada que le projet de loi que nous allons aborder aujourd'hui. L'Association canadienne des éleveurs de bétail est donc heureuse de l'occasion qui lui est offerte de présenter ses commentaires relativement à cet avant-projet de loi. Les éléments de ce projet de loi sont d'une importance vitale pour l'avenir de l'industrie de la production animale et de l'élevage de bétail au Canada et, à titre de représentants de l'Association nationale des éleveurs de bétail, nous désirons vous présenter notre opinion le plus clairement possible.

Nous serions naïfs de croire que les opinions que nous pourrions formuler accroissent la compréhension du Comité sur cette question. Aucune loi importante n'a bénéficié d'une étude aussi complète et détaillée et nous ne saurions, par exemple, accroître la précision et la perfection de la plus récente étude menée par le Dr. Clay Gilson et son comité de conseillers et d'experts.

Nous considérons donc comme établi que le rapport Gilson ainsi que les recommandations qu'il contient sont parfaitement comprises. Nous nous préoccupons surtout des décisions controversées adoptées ultérieurement dans un climat politique surchauffé et nous estimons que la décision de verser la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer est la plus grave et la plus inconsidérée possible et qu'elle aura pour effet de dévaster la production animale dans l'Ouest ainsi que les industries responsables de la valeur ajoutée et du traitement, également de l'Ouest.

Permettez-nous d'abord de faire clairement connaître notre position. À notre avis, il existe trois éléments de base importants relativement à la politique de transport du grain de l'Ouest. Tout d'abord, l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau doit-elle être révisée ou le statu quo légal doit-il être maintenu? Ensuite, une subvention historique du Nid-de-Corbeau doit-elle être reconnue? Et enfin, si une telle subvention doit être reconnue, de quelle façon devrait-elle être

[Text]

Our answer to each question is quite unequivocal. We not only agree but insist that time is long past when certain fundamental adjustments should have been made to statutory grain transportation rates. In this regard we are firmly on the side of those, including the federal government, who believe that the problem has to be addressed and somehow resolved.

To those who wish to preserve a statutory rate and who allege that it was a permanent right enshrined in legislation, we would simply say that it is a policy which has outlived its once considerable usefulness. In fact, the original basic intent of the Crowsnest Pass agreement was as a policy tool to assist the opening and development of the Prairies. And to that end, the policy was effective.

It is interesting to recall the twin policies of specified rate reductions on settlers' effects and fixed rates on the off-Prairie movement of grain and flour. The reduced rates on settlers' effects have passed into history and the statutory Crow rates are equally inappropriate today. It is ludicrous that anyone would attempt to insist that rates set in a statute in 1927 should be perpetuated today when the effective rate has fallen to less than 3% of the value of the products shipped.

Those who insist on preservation of the status quo make a mockery of the original intent of the legislation. It must be recalled that during the 1930s and earlier, transportation rates approximated 20% to 25% of the value of the product. Those who toiled to open the Prairies to grain production never imagined that the artifice of inflation would confer benefits upon their sons and grandsons that were many multiples of the marginal benefits conferred when the policy was conceived. A purely selfish desire to preserve an unearned benefit has run away with the reason of those who stridently advocate preservation of the status quo.

The original authors of the Crowsnest Pass agreement were wise men who sought a policy to enhance the development of the west. Wise they were and their policy worked, but they were not foresighted enough to envision the development of a huge livestock industry in western Canada or to discern clearly a link between the policy that they made then and the modern shape of Prairie agriculture today. They started with nothing but faith and built a nation.

• 1420

The Chairman: Mr. Jones, excuse me. I am going to interrupt you. The committee has received your brief before, all members of the committee have read it, and it is the policy of the committee that we not hear the briefs a second time but simply a summary of them. So could I ask you simply to summarize the main points of your brief, otherwise there will be little or no time for questioning afterwards.

[Translation]

versée? Deux solutions ont été proposées: au producteur de grain ou aux chemins de fer.

Notre réponse à chacune de ces questions est très claire. Nous admettons, et même, insistons, que certains rajustements fondamentaux auraient dû être apportés il y a bien longtemps aux taux réglementés de transport des grains. À cet égard, nous appuyons ceux qui, comme le gouvernement fédéral, estiment que le problème doit être traité et résolu, de quelle que façon que ce soit.

Quant à ceux qui désirent maintenir un taux réglementaire et qui prétendent qu'il s'agit là d'un droit permanent inscrit dans la loi, nous voulons simplement leur faire savoir que cette politique n'a plus aujourd'hui sa raison d'être. En fait, le but initial de l'entente sur la Passe du Nid-de-Corbeau consistait à favoriser l'ouverture et le développement des provinces des Prairies. Dans cette optique, la politique a rempli son but.

Il convient de rappeler les deux politiques portant sur des réductions déterminées de taux pour les effets des colons et sur les taux fixes pour le mouvement des grains et de la farine provenant des Prairies. Les taux réduits pour les effets des colons sont maintenant passés à l'histoire et il devrait en être de même pour les taux réglementaires du Nid-de-Corbeau. Il serait ridicule de persister à croire que des taux établis en 1927, en vertu d'un statut, restent en vigueur aujourd'hui alors que le taux réel ne correspond qu'à moins de 3 p. 100 de la valeur des produits expédiés.

Ceux qui exigent que le statu quo soit maintenu ridiculisent l'intention initiale de la loi. Il faut se rappeler qu'au cours des années 1930 et même avant, les taux de transport correspondaient à environ 20 à 25 p. 100 de la valeur du produit. Ceux qui ont travaillé à produire des grains dans les Prairies n'auraient jamais pu imaginer que l'inflation permettrait à leurs enfants et à leurs petits-enfants de bénéficier d'avantages de beaucoup supérieurs aux avantages marginaux obtenus par eux, à cette époque. Ceux qui préconisent le plus ardemment le maintien du statu quo font preuve tout au plus d'un désir égoïste de conserver un avantage non gagné.

Les auteurs de l'entente initiale de la Passe du Nid-de-Corbeau étaient des hommes sages qui désiraient mettre en vigueur une politique destinée à favoriser la mise en valeur de l'Ouest. Ils furent très sages et leur politique a donné de bons résultats, mais ils ont manqué de perspicacité et n'ont pu prévoir le développement d'une vaste industrie de l'élevage dans l'Ouest canadien ni discerner très clairement le lien entre la politique qu'ils ont adoptée alors et l'aspect moderne de l'agriculture d'aujourd'hui dans les Prairies. Ils ont commencé sans rien d'autre que la foi et ont construit une nation.

Le président: Monsieur Jones, je m'excuse, je dois vous interrompre. Le Comité a reçu votre mémoire avant aujourd'hui et tous les membres l'ont lu; les règles de ce comité veulent que nous n'entendions pas les mémoires une seconde fois, mais plutôt simplement un résumé de ceux-ci. Pourrais-je alors vous demander de simplement répéter les principaux points de votre mémoire car, autrement, nous aurons ensuite très peu de temps pour poser les questions.

[Texte]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, on a point of order, I could accept that if I could be assured that it would be appended to today's hearings.

The Chairman: They always will; they will always be appended, so they will be in the record. That is, if the committee agrees, it is my intention that routinely the briefs presented will be appended, and then have the witnesses summarize the briefs. Otherwise, we are going to be really hamstrung for time, Mr. Jones.

Mr. Jones: Okay, that is fine. I apologize for not understanding your procedures.

There is a summary that has been put out by the department here in Ottawa, and it is a very good summary; we have no quarrel with it. We got hold of it yesterday, and I think it is correct.

Attached to the back of the draft is Appendix I, which shows the erosion of the Prairie livestock industry. It is our job to be fair to the livestock producers all across Canada. And as I mentioned earlier, that is the reason we were not in the debate to begin with, because we thought it was a Prairie issue. When it became a national issue it became our job to show what has happened to the livestock on the Prairies. Those figures, which were put together by Stats Canada on farm cash receipts, show that when the Crow... Although we were warned by livestock leaders in the early 1960s that the Crow was going to start becoming a bigger and bigger issue for livestock people on the Prairies, you will see by those figures the erosion that already has taken place.

The problem as we head into tomorrow is this: We have a feed grain situation on the Prairies that much of the time does not reflect the real value of our product—the feed grain—because it has not had access to the marketplace and we did not have a transportation system that could move the grain to the market. These figures will be doubled or quadrupled if you get a thoroughbred system into place that can take the feed grains off the Prairies.

We have seen, in the province where I live, our cow herd go from 1.1 million cows down to less than 800,000 today. We have a major decision to make in our association next week; that is, whether or not—although we were strong proponents of changing the Crow—we might have to completely reverse our position. There are many cattlemen on the Prairies today—and all across western Canada—who say we are better with nothing than the proposal we have before you. I am not in that group myself, but I would not be surprised if the majority are there.

If there are any questions, I would be happy to answer them.

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur le Président, j'aimerais attirer votre attention sur un point d'ordre, j'accepterais cette façon de procéder si j'avais la certitude que le mémoire sera annexé au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

Le président: Les mémoires le sont toujours; il sera annexé et fera partie du dossier. C'est-à-dire, si le Comité est d'accord, que j'ai l'intention d'annexer automatiquement tous les mémoires présentés ici et de demander aux témoins d'en faire simplement un résumé; autrement nous serons vraiment à court de temps monsieur Jones.

M. Jones: D'accord, c'est très bien. Je regrette de n'avoir pas compris vos procédures.

Le ministère ici à Ottawa a publié un résumé qui est excellent; nous n'avons rien à ajouter à ce dernier. Je l'ai lu hier et je crois qu'il est exact.

On trouve, à la fin du projet de mémoire, l'annexe I qui illustre l'érosion de l'industrie du bétail dans les Prairies. Notre mandat veut que nous soyons honnêtes pour tous les producteurs de bétail dans toutes les parties du Canada. Comme je l'ai mentionné précédemment, c'est la raison pour laquelle nous ne nous sommes pas mêlés au débat dès le début; nous croyions qu'il s'agissait d'une question concernant les Prairies. Mais puisque cette question a maintenant pris une envergure nationale, nous devons montrer ce qui s'est produit dans l'industrie du bétail dans les Prairies. Ces chiffres, compilés par Statistique Canada correspondent aux recettes des fermes et montrent que lorsque le tarif du Nid-de-Corbeau... Même si les chefs de cette industrie nous ont avisés, dès le début des années 60, que le tarif du Nid-de-Corbeau deviendrait une question de plus en plus importante pour les éleveurs des Prairies, vous pourrez constater en regardant ces chiffres l'érosion qui a déjà eu lieu.

En avançant vers demain, nous aurons à faire face au problème suivant: Dans les Prairies, nous vivons une situation quant aux céréales fourragères où la plupart du temps le prix ne reflète pas réellement la valeur de notre produit, la céréale fourragère, parce que ce produit n'a pas accès au marché et que nous ne disposons d'aucun système de transport pour déplacer les céréales fourragères et les amener au marché. Ces chiffres vont doubler ou quadrupler si vous mettez sur pied un système efficace pour sortir les céréales fourragères des Prairies.

Dans la province où j'habite, nous avons vu baisser les troupeaux de bovins de 1.1 million de têtes à moins de 800,000 aujourd'hui. Notre association a une décision très importante à prendre la semaine prochaine: Même si nous étions d'abord fortement en faveur de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, nous devons peut-être changer d'avis entièrement. Un bon nombre d'éleveurs dans les Prairies, et dans tout l'Ouest canadien, sont d'avis qu'il vaudrait mieux ne rien choisir plutôt que cette proposition que vous avez devant vous. Pour ma part, je ne fais pas partie de ce groupe, mais je ne serais aucunement surpris s'il regroupait la majorité.

Il me fera plaisir maintenant de répondre à toute question.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Jones. I am sorry I did not get an opportunity beforehand to explain the procedure to you. I apologize for that.

We will start with Mr. Hargrave. We have three groups appearing before us this afternoon, so the questioning time is not going to be as generous as it was this morning. However, I know there is a serious contentious issue here. We will start with Mr. Hargrave, and I will give the first spokesman for each party 10 minutes.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I think it would be less than appropriate if I did not extend a very warm welcome to my two old cattlemen friends who are the witnesses here first thing this afternoon. I do indeed welcome them to this committee and thank them for their efforts to prepare a presentation which in their opinion represents the national interests of the beef cattle producers in Canada. We do appreciate that.

• 1425

I know that our two witnesses, Mr. Gracey and Mr. Jones, were in attendance this morning. They heard Dr. Gilson throughout the morning, and they heard of the concerns that there are in western Canada as to the distortions in the present situation with respect to the Crow freight rate on the livestock industry—that is essentially cattle and hogs—and they heard various comments about that distortion and the fact that it is very unlikely that we can expect any relief from that distortion in the proposed bill. In other words, I think the distortions are practically ignored in Bill C-155. I have also noted that our witnesses, in their brief, have strongly supported the basic component parts, the concepts, of the Gilson report.

Now, I would like to ask our witnesses to comment somewhat more on these distortions to our livestock industry—especially the cattle industry, since it is the biggest part of that—in terms of the greatest amount of damage done by the distortions, especially in western Canada. I would like them to recall that Dr. Gilson clearly indicated that he saw no serious threat. I am not trying to quote him directly, but Dr. Gilson said this morning that he saw no serious threat to the Ontario and the Quebec livestock industries as a result of any future developments in western Canada that may flow from a certain method of payment of the Crow benefit.

I would also like to ask the witnesses if they would say a little bit more about the very interesting statistics that are attached to Appendix I, and the story that it tells about the western livestock industry in particular.

Mr. Jones: Maybe Mr. Gracey would just somewhat highlight those statistics and answer any questions on those first, if you would like.

The Chairman: That is fine.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jones. Je regrette de n'avoir pas eu l'occasion de vous expliquer la procédure avant la présentation et je m'en excuse.

Nous donnerons la parole à M. Hargrave. Étant donné que trois groupes doivent nous faire des présentations cet après-midi, les périodes de questions seront moins longues qu'elles ne l'ont été ce matin. Toutefois, je sais que nous traitons ici d'une question litigieuse et grave. Nous donnerons donc la parole à M. Hargrave et j'accorderai 10 minutes au premier porte-parole de chaque parti.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, je crs qu'il serait fort malvenu de ma part de ne pas prendre le temps d'accueillir fort chaleureusement mes deux anciens amis éleveurs qui témoignent devant nous ici cet après-midi. Je tiens à leur souhaiter la bienvenue devant ce Comité et je voudrais les remercier pour tous les efforts qu'ils ont déployés dans la préparation de cette préparation qui, à leur avis, est faite dans le meilleur intérêt de tous les producteurs de bétail au Canada. Nous apprécions réellement cet effort.

Je sais que nos deux témoins, M. Gracey et M. Jones étaient présents ce matin. Ils ont entendu M. Gilson toute la matinée et ont constaté l'inquiétude qui existe dans l'Ouest canadien quant aux distorsions actuelles de la situation à l'égard du tarif de transport du Nid-de-Corbeau et quant à ses répercussions sur l'industrie du bétail, essentiellement bovins et porcins; ils ont entendu diverses remarques au sujet de ces distorsions et du fait qu'il est fort peu probable que le projet de loi proposé apporte un remède à cette situation. En d'autres mots, je crois que le projet de loi C-155 ne tient pas du tout compte des distorsions en cause. J'ai aussi remarqué que nos témoins, dans leur mémoire, se disent fortement d'accord avec les principes de base, les concepts du rapport Gilson.

J'aimerais maintenant leur demander de commenter un peu plus ces distorsions que connaît notre industrie, et particulièrement l'industrie bovine puisqu'elle constitue la plus grande partie de l'industrie globale, en expliquant quels ont été les plus terribles effets de ces distorsions, surtout dans l'Ouest canadien. Je leur demanderais de rappeler que M. Gilson indiquait clairement qu'il ne voyait aucune menace sérieuse. Je n'essaie pas de le citer textuellement, mais M. Gilson a dit ce matin que, selon lui, aucune menace sérieuse ne pesait sur les industries du bétail de l'Ontario et du Québec à cause des développements futurs dans l'Ouest canadien qui pourraient découler d'une certaine méthode de paiement des bénéfices accordés en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau.

J'aimerais aussi demander aux témoins qu'ils élaborent un peu plus sur les statistiques très intéressantes attachées à l'annexe 1 et sur l'historique de toute l'industrie de l'élevage dans l'Ouest que ces statistiques illustrent.

M. Jones: M. Gracey pourrait peut-être simplement expliquer ces statistiques et répondre aux questions qui s'y rapportent d'abord, si vous le permettez.

Le président: Bien.

[Texte]

Mr. Jones: Then we could tell you a little bit about why we say in this brief that not only the Ontario cattlemen, but the Ontario government—although they are a larger livestock producer than all of the Prairies put together—have not come out against this and realized that this has always been a penalty to the west, and it is only equality that we have asked for.

That is why the CCA has had no problem: Ontario is a major producer and has recognized that the livestock producer in the Prairies has, in the past, only had two strikes at bat when the rules of the game were three for the rest of Canada. Maybe Charley would highlight those factors, and then I will answer any questions.

Mr. Charles Gracey (Manager, Canadian Cattlemen's Association): Mr. Chairman and Mr. Hargrave, we decided, in preparing this brief, to take a look at what had already happened to the Prairie-based livestock industry, compared to the rest of Canada. If committee members have the brief, it is Appendix I; there is only one appendix. I would like, just very quickly, to go through those figures with you.

We looked at what had happened to Prairie livestock receipts as a percentage of total Canadian farmer receipts, and we did this for three periods: 1971 to 1973; the middle period, 1974 to 1979; and the recent period, 1980 to 1982. The reason we started in 1971-1973 was that we felt this was about the time the impact of the Crow rates was beginning to have a negative effect upon livestock production.

I do not think the committee would be interested in my dwelling on each of these figures, but you will notice as you go through them that there has been a persistent and chronic decline in the importance of livestock production on the Prairies, meaning the three Prairie provinces, relative to Canadian farm cash receipts in the first three examples; relative to Prairie farm cash receipts, in the next three examples; and relative to Canadian livestock cash receipts. The last three, perhaps, are the most compelling because there is no price effect in those equations.

Number 7, for example, shows Prairie livestock cash receipts, as a percent of Canadian livestock cash receipts. They have declined from 36% in 1971-1973 to 35.8% in 1974-1979—not much change there—to 33.8% in 1980-1982. Prairie cattle and calf receipts have stayed steady, and the reason they have stayed steady, we want to emphasize, is because we continue in Canada to sell down the beef herd because of the recession and so on. But the example of hogs should give us fair warning as to what inevitably must occur in the livestock industry. The hog industry responds more quickly to changes in the grain situation, and it should prove an early warning system to us.

[Traduction]

M. Jones: Alors nous pourrions exposer brièvement pourquoi nous avons dit dans ce mémoire que non seulement les éleveurs de l'Ontario, mais aussi le gouvernement ontarien—qui en fait est un producteur de bétail beaucoup plus important que toutes les Prairies regroupées n'ont jamais protesté contre cette mesure tout en sachant très bien qu'il s'agissait là d'une peine pour l'Ouest et que la seule chose que nous demandions c'était l'égalité.

C'est pourquoi l'Association des producteurs de bovins n'a eu aucun problème: l'Ontario est un producteur important et a reconnu que les éleveurs des Prairies ont, par le passé, eu droit à seulement deux coups au bâton tandis que la règle en accordait trois au reste du Canada. Charley pourrait peut-être expliquer ces facteurs et il me fera plaisir ensuite de répondre à toutes vos questions.

M. Charles Gracey (directeur, Association des producteurs de bovins): Monsieur le président et monsieur Hargrave, nous avons décidé, en préparant ce mémoire, d'analyser le passé de l'industrie de l'élevage dans les Prairies comparativement à cette industrie dans le reste du Canada. Si les membres du comité ont devant eux le mémoire, je me reporte à l'annexe 1; il ne comporte qu'une seule annexe. J'aimerais brièvement revoir ces chiffres avec vous.

Nous avons comparé les recettes de l'industrie de l'élevage dans les Prairies au total des recettes des fermiers canadiens pour établir un pourcentage et ce, pour trois périodes: 1971 à 1973; 1974 à 1979, période intermédiaire; et, dernière période, 1980 à 1982. Nous avons commencé en 1971-1973 car nous croyions qu'il s'agissait de l'époque où le tarif du Nid-de-Corbeau avait d'abord exercé son effet nocif sur la production de bétail.

Je ne crois pas que le comité serait intéressé à l'analyse de chacun de ces chiffres, mais vous remarquerez en parcourant l'annexe un déclin constant et chronique de l'importance de la production de bétail dans les Prairies, c'est-à-dire les provinces des Prairies, comparativement aux recettes des fermiers canadiens dans les trois premiers exemples, comparativement aux recettes des fermiers des Prairies dans les trois exemples suivants et comparativement aux recettes des éleveurs canadiens dans les derniers exemples. Ces trois derniers sont peut-être les plus significatifs car ces équations ne renferment aucun effet de la croissance des prix.

• 1430

Au numéro 7, par exemple, on constate que les recettes des éleveurs des Prairies comparées aux recettes des éleveurs canadiens donnent un pourcentage qui a constamment diminué, passant de 36 p. 100 en 1971-1973 à 35.8 p. 100 en 1974-1979 (baisse minime dans ce cas) et à 33.8 p. 100 en 1980-1982. Les ventes de boeufs et veaux provenant des Prairies se sont maintenues et ceci, nous tenons à le préciser, parce que nous continuons au Canada à dégraisser les troupeaux de bovins à cause de la récession. Toutefois, l'exemple des porcins devrait constituer un avertissement suffisant quant à ce qui va inévitablement se produire dans l'industrie de l'élevage. L'élevage des porcins réagit plus rapidement aux changements

[Text]

So, Mr. Chairman, I have been asked merely to summarize that data. I think it is data that we cannot escape. It is facts taken out of Statistics Canada that show that the livestock industry on the Prairies has already suffered materially, and the contention in our brief is that under Bill C-155 in its present form it must continue to suffer and erode.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Gracey, before you finish with that reference, would you make a comment about the rather unusual situation which is now in effect as a result of surplus cows—and most of that surplus is surplus dairy cows—and its impact on the beef cattle industry, especially cow numbers and cow prices?

Mr. Gracey: Well, they are under distress as you know, Mr. Hargrave, and we are also. Because we are killing more cows this year than last year, we are running into problems with the United States where we may fill our quota with that market. The total increase in cow kills so far this year is the result of the dairy policy, because the increase in cow kill is exactly equivalent to the increase in dairy cow kill; and the increase in our exports to the United States is exactly equivalent to the tonnage increase in cow kill. It is a situation where the beef industry is compelled to absorb the misjudgments that occurred in the dairy policy.

Mr. Hargrave: I would like to raise one other aspect, Mr. Chairman, and that is, I think those of us who are involved in the livestock industry in the west, all our lives, have always felt that we had tremendous potential to feed out livestock from our own feed grain produced in western Canada, and at times we have fed out a lot of both cattle and hogs. There is no doubt about it. And essentially we are using our locally grown barley. We have a huge volume of western domestic produced barley that is put through steers and fed heifers. We never see a hopper car in that form being exported, or anything at all like that. Now, that industry has a tremendous potential over and above its present state, and the only thing that is holding it back is the distortions that presently exist that mitigate against the livestock industry.

I would like to ask you about that. Do you agree that we do have a tremendous potential in western Canada for feeding out both cattle and hogs, and that while we may have to work for a market for those, such as in the state of California for example, that it is quite possible because we have already tasted the benefits of being able to supply both pork and beef fed cattle to that market? I would appreciate your comments on that.

The Chairman: Mr. Jones.

[Translation]

qui se produisent dans la situation des céréales et on devrait le considérer comme un système d'alerte.

Bon, monsieur le président, on m'a demandé de résumer simplement ces données. Je crois qu'elles sont évidentes et qu'on ne peut y échapper. Il s'agit de faits compilés par Statistique Canada qui prouvent que l'industrie de l'élevage dans les Prairies a déjà subi des dommages matériels et nous déclarons dans notre mémoire qu'en vertu du projet de loi C-155, selon son format actuel, cette industrie continuera de subir des dommages et de s'éroder.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur Gracey, avant de mettre fin à cette explication, pourriez-vous commenter la situation quelque peu particulière causée par le surplus de vaches laitières et ses répercussions sur l'industrie bovine en parlant particulièrement du nombre de vaches et de leur prix.

M. Gracey: Eh bien, il s'agit d'une situation malheureuse, comme vous le savez, monsieur Hargrave, qui nous afflige beaucoup. Étant donné que nous tuons un plus grand nombre de vaches cette année que l'année dernière, nous rencontrons des difficultés de la part des États-Unis car nous pouvons produire jusqu'à notre quota pour ce marché. L'augmentation totale de l'abattage cumulatif annuel découle directement de la politique laitière car cette augmentation équivaut exactement à l'augmentation de l'abattage de vaches laitières et l'augmentation de nos exportations vers les États-Unis équivaut exactement à l'augmentation du volume d'abattage de vaches. Il s'agit donc d'une situation où l'industrie bovine se voit forcée d'assumer les conséquences des erreurs de jugement qui se sont produites lors de l'élaboration des politiques laitières.

M. Hargrave: J'aimerais soulever une autre question, monsieur le président; je crois que ceux d'entre nous qui s'occupent de l'industrie de l'élevage dans l'Ouest ont toujours cru, toute leur vie, que nous avions un potentiel énorme de production de céréales fourragères et que nous pourrions nourrir notre bétail à partir de nos propres céréales produites dans l'Ouest; il fut des époques où nous avons nourri de grandes quantités de bovins et de porcins. Il n'existe aucun doute à ce sujet. Nous utilisons surtout l'orge locale. Nous avons des quantités énormes d'orge locale produite dans l'Ouest qui servent à nourrir les bouvillons et les génisses. Jamais nous ne voyons l'exportation d'animaux de cette sorte sur pied. Cette industrie possède un énorme potentiel en-sus et en plus de son état actuel et le seul frein qui retarde sa croissance ce sont les distortions qui existent à l'heure actuelle qui ralentissent la bonne marche de l'industrie de l'élevage.

J'aimerais vous demander si vous êtes d'avis que dans l'Ouest canadien nous possédons un vaste potentiel quant à l'alimentation des bovins et des porcins. Même s'il faudra peut-être chercher des marchés pour ces bêtes, par exemple en Californie, il s'agit là d'une entreprise très raisonnable car nous avons déjà goûté aux bénéfices que l'on pourrait obtenir en fournissant à ce marché des bovins et des porcins engraisés. J'aimerais connaître votre avis à ce sujet.

Le président: Monsieur Jones.

[Texte]

Mr. Jones: I guess foreseeing the future is tough for anyone. We are not as concerned about the possibilities of increasing as we are the possibilities of decreasing. We have lost 10 of our packing houses in western Canada since 1970. No doubt, if this bill goes through in its present form we will lose at least half of what we have left. There is no way that if we get a good rail system . . . I could explain it easiest by telling you the price of barley on the Prairies today. Where I live in southern Saskatchewan, barley is priced at about \$1.90 to \$2 a bushel. Two miles south of the international border it is priced at \$2.50 their money. At \$1.23 difference in the money, the American farmer today gets a dollar a bushel more for his barley than a Canadian farmer, just on two sides of that line. We, today, in the west are taking advantage of this cheap grain only from a system which does not allow our grain to get to market, but if we build a super-rail system that will take our grain to market then we will always be at the peak price and we have gone traditionally through highs and through lows. We have seen our hog industry in the province of Saskatchewan virtually disappear. The province of Alberta still has a sizeable hog industry and they have a sizeable cattle-feeding industry.

[Traduction]

M. Jones: Je crois qu'il est toujours difficile de faire des prévisions. Nous ne nous inquiétons pas tant des possibilités d'augmenter que des possibilités de diminuer notre production. Depuis 1970, nous avons perdu 10 de nos établissements de conditionnement dans l'Ouest canadien. Il est certain que si cette loi est adoptée selon son format actuel, nous perdrons au moins la moitié de ce qui reste. Si nous obtenons un excellent système de transport par chemin de fer, il est impossible . . . Je pourrais expliquer mieux la situation en vous disant quel est le prix de l'orge dans les Prairies; au sud de la Saskatchewan où je vis, l'orge se vend environ \$1.90 à \$2 le boisseau. À deux milles au sud de la frontière internationale, le prix en est de \$2.50, en argent américain. Le taux de change s'élevant à 1.23, le fermier américain obtient aujourd'hui \$1 de plus par boisseau d'orge que le fermier canadien, du simple fait qu'il habite de l'autre côté de la frontière. Pour le moment, les gens de l'Ouest tirent uniquement profit de cette situation parce que le système ne leur permet pas de transporter leur grain jusqu'au marché; si l'on construisait un système de chemin de fer efficace, qui permette aux fermiers canadiens de transporter leur grain jusqu'au marché, nous obtiendrions toujours le meilleur prix; de tout temps, nous avons connu des hauts et des bas. L'industrie porcine en Saskatchewan a disparu, pour ainsi dire; pourtant, la province de l'Alberta peut encore compter sur une industrie porcine et une industrie de production de fourrage pour les bovins assez importantes.

• 1435

The markets we might gain, or the increase we will gain in production, will no doubt be markets we might be able to secure and get in foreign countries. I do not see a big increase in our market in eastern Canada. We would like to hold what is possibly our traditional market in eastern Canada but if we cannot compete with the eastern Canadians, as I say, we have to represent them all and they have very efficient producers in Ontario and Quebec. The Maritimes does not have a big population, so it does not represent access to a big market to us. The Japanese is, maybe, an exciting market if trade barriers can be broken down, but what we are really concerned about is dropping the production, and its very feasible, at least 50% more in the Prairie basin. When you carry it farther of course, the system we have had, the quota system because of transportation problems, some estimate as much as 3 million acres in Saskatchewan alone has turned to alkali. We are doing bad things to our country trying to follow government programs which is why we are so concerned about this business.

Les marchés auxquels nous pourrions accéder, ou l'augmentation de production que nous pourrions obtenir, constitueraient sans aucun doute des marchés que nous pourrions acquérir dans les pays étrangers. Je ne prévois pas d'augmentation importante des ventes dans l'est du Canada. Nous voudrions conserver ce qui a toujours été notre part du marché dans l'est du Canada, mais si nous ne pouvons pas faire concurrence aux Canadiens de l'est, comme je l'ai dit, nous devons les représenter tous et l'Ontario et le Québec comptent des producteurs très efficaces. La population des Maritimes étant peu élevée, cette partie du Canada ne représente pas un marché important pour nous. Le marché japonais pourrait être intéressant, à condition que les barrières commerciales soient abolies, mais ce qui nous intéresse vraiment pour le moment, c'est la diminution de la production, ce qui est très possible, dans une mesure de 50 p. 100, dans les Prairies. Bien sûr, si l'on poursuit dans cette ligne de pensée, le système que nous avons connu, soit celui des contingents mis en place à cause des problèmes de transport, certaines personnes estiment qu'en Saskatchewan seulement, le sol de 3 millions d'acres est devenu alcalin. En essayant de respecter les programmes gouvernementaux, nous nuisons à notre pays; c'est pourquoi cette question nous préoccupe à ce point.

Mr. Hargrave: I have just one other question.

M. Hargrave: J'ai une dernière question.

The Chairman: Okay, this is your final question, Mr. Hargrave.

Le président: D'accord, mais c'est la dernière, monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: I have one other follow-up question, Mr. Jones. Could you give us an idea of the volume of domestic feed grains produced in western Canada, the bulk of them, of

M. Hargrave: J'ai une autre question à vous poser sur le même sujet, monsieur Jones. Pourriez-vous nous donner une idée approximative de la quantité de céréales fourragères

[Text]

course, would be barley, that are presently being fed to hogs and beef cattle and especially relate them to say the volume of those same domestic feed grains which are being exported?

Mr. Jones: I cannot compare the feed grains but we can use the figures on total grains.

Mr. Hargrave: That is fine.

Mr. Jones: We are looking at some 30 million tonnes of total grains and 7.5 million now consumed on the Prairies within the Prairie basin. That is why the controversy has been such a highlight with some of our grain-handling companies who see this five, six, seven, eight million tonnes of grain they could be taking a commission on if it was not fed on the Prairies. This is why we have seen the big split in the two large co-operatives who market our grain. The United Grain Growers on one hand owns about 50% of the processing capacity we have for making manufactured feeds on the Prairies and they want to see a strong feeding and hog industry, and so they have supported the Gilson report. The pools on the other hand, make a commission two ways: one in exporting the grain and one in exporting the feeder cattle and so they would like to see a system which encourages export. The problem we have is that if two neighbours sit side by side and each one grows 10,000 bushels of barley, how do you explain to a young man today that if you will sell the barley to the Chinese we will subsidize you \$5,000, but if you want to sell the barley to your neighbour as feedlot, we will not give you that \$5,000, or if you want to feed it to your own hogs, you will not have that \$5,000. And if you decide to set up your own hog operation and you have a year in which you are hauled out and do not have barley, we will sell you grain on which the freight has already been paid either to Thunder Bay or to Vancouver. It is the most ridiculous scenario. I do not know any other country in the world where you can find a thing where the value added industry is penalized as it is in the Prairies today. The question was asked this morning about how it equalizes out with other areas. Fat cattle are worth \$7 or \$8 a hundred more in Toronto than they are on the Prairies, which is the cost of getting them there, and they are worth another dollar or a dollar and a half a hundred in Montreal. If you have feed grain the same price at both places but fat steers \$8 a hundred higher over here, then it has got to be that the cattle are fed here.

Mr. Hargrave: That is the distortion.

Mr. Jones: That is the distortion and there is nothing can change it.

Mr. Hargrave: Thank you Mr. Jones and Mr. Gracey.

• 1440

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Althouse.

[Translation]

cultivées dans l'ouest du Canada, en grande partie de l'orge, bien sûr, actuellement utilisée pour alimenter les porcs et les bovins? Pourriez-vous particulièrement nous indiquer comment cette quantité se compare aux céréales fourragères exportées?

M. Jones: Je ne peux pas faire de comparaison pour les céréales fourragères, mais je peux le faire pour l'ensemble des grains.

M. Hargrave: D'accord.

M. Jones: Des 30 millions de tonnes de grain produit, 7.5 millions sont consommés dans les Prairies. C'est ce qui a soulevé une si vive controverse de la part des sociétés de manutention du grain qui pourraient obtenir une commission sur ces cinq, six, sept, huit millions de tonnes de grain s'il n'était pas consommé par les Prairies. C'est de là que provient la scission des deux grandes coopératives chargées de la mise en marché de notre grain. D'une part, les *United Grain Growers* sont propriétaires d'environ 50 p. 100 des installations de préparation d'aliments pour animaux dans les Prairies; comme ils sont intéressés à avoir une industrie porcine et une industrie de production d'aliments pour les animaux importantes, ils ont donné leur appui au rapport Gilson. D'autre part, les pools obtiennent leur commission de deux façons, soit en exportant le grain et en exportant les bovins d'engraissement. Par conséquent, ils préféreraient un système qui favorise l'exportation. Le problème est le suivant: si vous avez deux voisins qui produisent 10,000 boisseaux de blé chacun, comment leur expliquez-vous que s'ils vendent leur orge aux Chinois, ils obtiendront une subvention de \$5,000 mais que s'ils le vendent à leur voisin, pour l'engraissement des bovins en parquets, ils n'obtiendront pas cette somme? Et que s'ils veulent s'en servir pour alimenter leurs propres porcs, ils n'obtiendront pas ces \$5,000 non plus? Et si vous décidez vous-mêmes de faire l'élevage du porc, et qu'une certaine année la grêle détruit votre récolte d'orge, nous vous vendrons du grain dont le prix du transport a déjà été payé jusqu'à Thunder Bay ou Vancouver. C'est complètement ridicule. Je ne connais aucun autre pays dans le monde où l'industrie responsable de la valeur ajoutée soit pénalisée comme elle l'est dans les Prairies. Ce matin, quelqu'un a demandé comment cela se comparait avec les autres secteurs. Le bétail engraisé vaut 7 ou 8 p. 100 de plus les 100 livres à Toronto que dans les Prairies, ce qui correspond au coût de transport jusqu'à cet endroit, et il vaut un autre dollar ou dollar et demi de plus à Montréal. Si le prix des céréales fourragères est le même aux deux endroits, mais que les bovins engraisés valent \$8 de plus les 100 livres là-bas, il faut que ce soit dû au fait que le bétail est alimenté ici.

M. Hargrave: C'est de là que provient la distorsion.

M. Jones: Il s'agit bien d'une distorsion et rien ne peut être fait pour changer la situation.

M. Hargrave: Merci, monsieur Jones et monsieur Gracey.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Ten minutes, please.

Mr. Althouse: I wonder if we could—how many minutes, please?

The Chairman: Ten.

Mr. Althouse: Ten. Okay.

I wonder if the witnesses could again go back to this chart they have alluded to. I think one of the problems I have with this is that I have seen very similar analysis presented in a brief; same kind of figures and same kind of analysis done using these same periods of time. The brief that went along with that analysis said that it showed very clearly this was the effect on the livestock-feeding industry in western Canada of the move to allow feed grains to go on the open market across provincial boundaries. And I think that there are—I just wanted to put that in because it seems to me there are a number of ways of interpreting this.

The aspect that affects your particular industry, I note, Prairie cattle and calf receipts, has been practically unchanged in the period of time that you have presented before us here. In fact, it went up 1.4%. So I just wanted to point out that there are a number of ways of interpreting what went on in 1971-1973 and the subsequent years.

It also seems to me that you have not answered one question I have concerning what you do with the additional output. You have mentioned that it is quite feasible to increase production in western Canada. I agree; it is feasible. The problem is, is it economic, given the kinds of market restraints that exist? Did we not have a quota restriction on beef going into the United States last year? And for how many weeks was that?

Mr. Jones: I think—the first part of what you had to say, I do not know whether it was a question or not. I will try and deal with them as you went along.

Charlie, I thought, had explained to you that the reason the cattle receipts had stayed high was because we were reducing our herd. Most people from the west understand that. We cut our herd 30%. Our receipts have to stay high.

Mr. Althouse: Which brings us to the question of what do you do when you start increasing the volume? You know from the livestock business that when you start increasing the volume of production, the receipts go down. In fact, it acts very fast in hogs.

Mr. Jones: I have, as I mentioned earlier, real qualifications about how much we can increase. Those markets will be hard won and forecasting the future is a job for someone other than me.

[Traduction]

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Le président: Dix minutes, s'il vous plaît.

M. Althouse: Je me demande si nous pourrions—combien de minutes?

Le président: Dix.

M. Althouse: Dix. Très bien.

Je me demande si les témoins pourraient retourner au tableau auquel ils ont fait allusion. Je pense que l'un des problèmes provient du fait que j'ai vu une analyse très semblable présentée dans un exposé. Il s'agissait des mêmes données et du même genre d'analyse portant sur les mêmes périodes de temps. L'exposé accompagnant cette analyse indiquait que cela illustrait de façon très claire l'effet, sur l'industrie de production d'aliments pour les animaux dans l'Ouest du Canada, de la politique permettant la mise en marché libre des céréales fourragères, au-delà des frontières provinciales. Et je pense qu'il y a—je voulais simplement ajouter ceci parce qu'il me semble que cela peut être interprété de plusieurs façons.

Je remarque que l'aspect qui touche votre industrie en particulier, soit la vente de veaux et bovins, est demeuré pour ainsi dire inchangé pendant la période de référence. En fait, il y a eu une agumentation de 1.4 p. 100. Par conséquent, je veux simplement souligner le fait que ce qui s'est passé de 1971 à 1973 et pendant les années peut être interprété de nombreuses façons.

Il me semble également que vous n'avez pas répondu à l'une de mes questions concernant la façon dont vous disposez des produits supplémentaires. Vous avez indiqué qu'il était possible d'augmenter la production dans l'Ouest du Canada. Je suis d'accord; c'est possible. Mais est-ce valable du point de vue économique, compte tenu des limites commerciales qui existent? Les contingents de boeuf destinés aux États-Unis n'ont-ils pas été limités, l'année dernière? Et pendant combien de semaines?

M. Jones: Je pense—la première partie de votre énoncé, je ne sais pas si c'était une question ou non. J'essaierai d'y répondre au fur et à mesure.

Je pensais que Charlie vous avait expliqué que les recettes des ventes de bovin étaient demeurées élevées parce que nous avons réduit notre troupeau. La plupart des gens de l'Ouest comprennent cela. Nous avons réduit notre troupeau de 30 p. 100. Nos recettes doivent rester élevées.

M. Althouse: Ceci nous apporte à la question suivante: que faire lorsqu'il faut augmenter le volume? Vous savez que dans le commerce du bétail, lorsqu'on commence à augmenter le volume de production, les recettes diminuent. En fait, dans le cas de l'industrie porcine, cela se produit très rapidement.

M. Jones: Comme je l'ai dit plus tôt, j'ai une idée très précise de la proportion dans laquelle nous devons augmenter le volume. Il sera très difficile d'accéder à ces marchés et pour toute autre personne que moi, la prédiction du futur est chose difficile.

[Text]

But I do not have any qualms at all with the statement that if this bill goes through as such we will have to cut livestock production on the Prairies, quite likely, 50%. There is one . . . the reason why is very simple. Because meat is worth its price at the marketplace and the marketplace, traditionally, is here.

Now, the problem that we are experiencing with eastern Canada is a quite different one, or with the United States. A few years ago, the Americans enacted an import law. Canada then, after a lot of hard work, enacted an import law but our government refused to make it identical to the Americans'. Had we allowed the same proportional amount of meat into Canada, we would have no trouble with the American market. And we have ongoing discussions with them right now and as far as the industry is concerned and, I think, the U.S. government is concerned, we could easily have a common market in red meat between Canada and the United States. That is a decision that our federal government is going to have to make, and I am not a politician. If they are interested in that, I am sure it is feasible.

The other access to markets are far more restrictive than the U.S. market is. The biggest thing about the U.S. market, we have free trade with live cattle. The problem we have with that as Canadian livestock producers is, every time we ship live cattle we export the jobs which we think Canadians could use. We export the by-products that we think Canadians could use. We would rather see the jobs in the industry in Canada. But that is the decision for you people to make down here. It is not ours.

Mr. Althouse: Yes. Thank you, Mr. Chairman. I think, in answer to the question I asked about the quotas, that they were on for something like, I believe, six or seven weeks at the end of the year.

You mentioned the policy decisions of trying to keep jobs in Canada. It seems to me the most recent discussions on the quotas are that the United States, according to the news reports of the last few days, seems to be interested in attempting to rewrite the quotas as they apply to live cattle, or to implement them. It is apparently on the discussion paper, according to that report. Perhaps George Bryce is wrong.

• 1445

Anyway, the effort to maintain the processing industry in western Canada seems to be up against a number of problems. The feed grain policy did not seem to do anything for western Canada. I note you have quoted prices between yourself and Montana, and I guess my first reaction to that was that you must be terribly rich compared to the Montana cattlemen if that, in fact, is the price of barley. But the thing that is more pertinent with regard to where the meat or beef or pork is processed is the question of rates, which is what is before this committee. I find it very interesting to see in *The Globe and Mail* of July 21 a story about the CPR lowering their rates on

[Translation]

Mais je ne doute nullement du fait que si cette loi est adoptée comme telle, nous devons diminuer la production animale dans les Prairies, dans une proportion de 50 p. 100, très probablement. Il y a une—la raison en est très simple. La viande a sa valeur sur le marché, et depuis toujours le marché se situe ici.

Par ailleurs, le problème que nous avons avec l'Est du Canada ou les États-Unis est tout autre. Il y a quelques années, les Américains ont décrété une loi sur l'importation. À ce moment-là, les Canadiens ont travaillé très fort pour décréter une loi d'importation mais le gouvernement a refusé qu'elle soit identique à celle des Américains. Si nous avons permis l'importation de viande au Canada dans la même proportion, le marché américain ne nous causerait aucun problème aujourd'hui. Nous sommes actuellement en discussion avec eux et, en ce qui concerne les gens de l'industrie et, je pense, le gouvernement américain, il serait facile d'établir un marché commun pour la viande rouge entre le Canada et les États-Unis. C'est une décision que notre gouvernement fédéral devra prendre, et je ne suis pas politicien. Si cela les intéresse, je suis certain que c'est possible.

L'accès aux marchés autres que le marché américain est beaucoup plus difficile. Le principal avantage que présente le marché américain, c'est qu'il permet le commerce libre du bétail sur pied. Le problème que nous avons, en tant qu'éleveurs canadiens du bétail, c'est que chaque fois que nous expédions du bétail sur pied, nous exportons des emplois qui pourraient être occupés par des Canadiens. Nous exportons des produits secondaires que les Canadiens pourraient utiliser. Nous préférierions que ces emplois demeurent dans l'industrie canadienne. Mais c'est là une décision que vous devez prendre; ce n'est pas à nous de le faire.

M. Althouse: Oui. Merci, monsieur le président. En réponse à la question que j'ai posée sur les contingents, je pense qu'ils ont été en vigueur pendant six ou sept semaines, à la fin de l'année.

Vous avez parlé des décisions qu'il faut prendre pour garder les emplois au Canada. Il me semble que les discussions les plus récentes sur les contingents viennent du fait que les États-Unis, selon les informations des quelques derniers jours, semblent intéressés à vouloir rajuster les contingents relatifs au bétail sur pied, ou à les remettre en vigueur. Selon ce rapport, il semble que cela figure dans le document. Peut-être que Georges Bryce a tort.

De toute façon, il semble que tout effort effectué en vue d'aider l'industrie du traitement dans l'Ouest du Canada doit se heurter à de nombreux problèmes. La politique sur les céréales fourragères n'a rien apporté à l'Ouest du Canada. Je remarque que vous avez comparé les prix d'ici à ceux du Montana; ma première réaction, c'est que vous devez être très riches en comparaison avec les fermiers du Montana si c'est vraiment là le prix de l'orge. Mais en ce qui a trait à l'endroit où la viande, le boeuf ou le porc est traité, je pense que la question des tarifs, qui a été portée à l'attention du comité, est plus pertinente. J'ai trouvé très intéressante l'article du journal

[Texte]

live cattle by 38%. Now this had nothing to do with this legislation. Will that not create a real further incentive to processing in eastern Canada since it is the producer himself who pays the cost of freight? Why should a processor locate in western Canada when the producer will deliver at his door at the price he is willing to pay for the product in Ontario or Quebec?

Mr. Jones: If you read the article in its entirety it only lasts until September 1, and it is an attempt on behalf of the railroad to use their fleet during the summer months when they sit idle. We were quite interested in their proposals, one being that the truckers who have cut very deeply into livestock hauling are now, through hard work on their part and some on ours, freeing up some of our transportation regulations so they can load the trucks both ways. As you know, only a couple of years ago a livestock trucker had practically nothing but a few Christmas trees and an odd thing or two he could haul back. He could not even haul back farm machinery. We are getting that freed up and in doing that the truckers became a bit more of a threat to the railroads. It is interesting that the railroads say this charge they have now covers their costs. We will remember that the next time we have our negotiations with them.

Mr. Althouse: Yes, do that. This is, I think, really what is at issue with this whole question of where development takes place and what the rate shall be if the railways can cut it almost 40% and still maintain all of their costs. It puts into real question the whole analysis on what their costing process should be and still leaves the west very much at the bidding of the decisions that are made by processors and railway companies which, whether we like it or not, are still based in this part of the country, not in western Canada.

Mr. Jones: Yes, the real option we have as livestock producers is that even with that significant cut there is still a portion of the Crow rate. The only way, if we are going to continue to have the Crow to take the inequity out, is to put livestock and livestock products on the Crow. And although I come from western Canada I do not believe that is fair to producers in Quebec and in Ontario, but that is the only option. That is the only way to take the inequity out unless you do it under a pay-the-producer base. If the railroad is going to be paid then whatever a man grows on his land the only way the inequity can be taken out is to put his products in under some formula or another. I am not basically saying half a cent a tonne mile; we have resisted this because we do not think that one distortion overcomes another, but if that comes down to the only choice there is, maybe that will have to be the option.

[Traduction]

The Globe and Mail du 21 juillet selon lequel le Canadien Pacifique a diminué ses tarifs, dans le cas du bétail sur pied, de 38 p. 100. Cela n'a rien à voir avec cette loi. Ne pensez-vous pas que cela va réellement inciter les gens à effectuer le traitement dans l'Est du Canada puisque c'est l'éleveur qui doit payer lui-même les frais de transport? Pourquoi le conditionneur irait-il s'installer dans l'Ouest du Canada si l'éleveur est d'accord pour lui livrer le produit à sa porte, au prix qu'il est prêt à payer pour ce même produit en Ontario ou au Québec?

M. Jones: Si vous lisez l'article au complet, vous vous rendrez compte que cette baisse est seulement demeurée en vigueur jusqu'au 1^{er} septembre; il s'agit d'une tentative de la part de la société de chemin de fer en vue de mettre leurs wagons en service pendant les mois d'été, alors qu'ils ne sont pas utilisés. Leurs propositions nous intéressent, l'une d'entre elles étant que les camionneurs, qui ont pris en charge une grande partie du transport du bétail, travaillent maintenant très fort, comme nous d'ailleurs à assouplir certains règlements sur le transport afin qu'il leur soit possible de charger leur camion dans les deux sens. Comme vous le savez, il y a quelques années un camionneur transportant du bétail ne pouvait pour ainsi dire rien rapporter au retour, sinon quelques arbres de Noël ou quelque autre objet. Il ne pouvait même pas rapporter de machines agricoles. Cette situation s'est quelque peu améliorée mais en contrepartie, les camionneurs sont devenus une menace pour les chemins de fer. Il est intéressant de voir que les sociétés de chemin de fer disent que ces marchandises leur permettent de faire leur frais. Nous nous rappellerons la prochaine fois que nous devrons négocier avec eux.

M. Althouse: Oui c'est vrai. C'est là la vraie question lorsque l'on discute de l'endroit où devrait se faire le conditionnement et du tarif, si les sociétés de chemin de fer peuvent le diminuer de presque 40 p. 100 et quand même rentrer dans leur frais. Cela remet en question toute l'analyse sur ce que devrait être le processus d'établissement des coûts et laisse en courre l'Ouest à la merci des décisions prises par les conditionneurs et les sociétés de chemin de fer qui, que cela nous plaise ou non, sont encore installés dans cette partie-ci du pays, et non pas dans l'Ouest du Canada.

M. Jones: Oui; en tant qu'éleveur de bétail, le choix que nous avons provient du fait qu'en dépit de cette baisse importante, une portion du tarif du Nid-de-Corbeau demeure. Si ce tarif doit demeurer en vigueur, la seule façon d'annuler cette injustice consiste à y inclure le bétail et les produits de l'élevage. Et bien que je sois de l'Ouest du Canada, je ne pense pas que cela soit juste envers les éleveurs du Québec et de l'Ontario; mais nous n'avons pas le choix. C'est la seule façon de procéder pour annuler l'injustice, à moins de recourir à une politique de paiement de l'éleveur. Si ce sont les sociétés de chemins de fer qui vont être payées, à ce moment-là, quel que soit le grain que le fermier cultive sur sa terre, l'injustice peut seulement être réparée en incluant ses produits dans une formule ou une autre. Je ne parle pas nécessairement d'un cent la tonne/mille; nous avons rejeté ceci parce que nous ne pensons pas qu'une distorsion en annule une autre, mais si c'est

[Text]

The Chairman: Your last question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes, I have one final question. Since the major dollar distortion between the two regions in the costs of livestock production is not the transportation difference created by Crow but the difference in the price that resulted by going to a so-called open market option compared to Wheat Board pricing, has your group considered going back to the Wheat Board price of feed grain to get back to equality between regions since that seemed to produce some sort of rough equality?

• 1450

Mr. Jones: I do not think anyone who spent more than three minutes studying it would ever consider that. We fought for years over a system that could vary 30¢, 40¢, 50¢ a bushel between neighbours that flat disappeared into the system.

Mr. Althouse: It also buried you on regional basis too. It all went to Ontario and Quebec, did it not?

Mr. Jones: I would think some people contemplate going back to farming land with horses; they might consider that idea too.

Mr. Althouse: What you are saying then, in effect, is that you prefer a system that creates distortions between regions in order to avoid what you perceive as a difference in price between neighbours in your own particular region.

Mr. Jones: I am sorry you did not understand me better than that.

Mr. Althouse: That is what I think you said.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

An hon. member: That is what you said, beggar thy neighbour.

The Chairman: Mr. Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président. Monsieur Jones, monsieur Gracey, j'aimerais d'abord vous souhaiter la bienvenue.

Ma première question est celle-ci. J'aimerais savoir combien de personnes représente le *Canadian Cattlemen's Association*.

Mr. Jones: Just in excess of 100,000; 103,000 or 104,000. We have trouble keeping up-to-date figures. The provinces of Ontario and Alberta are represented by their check-offs, some provinces are represented by direct memberships. In Quebec they are represented through the Quebec Federation of Beef Producers which has two men who sit on our board.

M. Dubois: Donc, au total, ce serait 103,000? C'est bien cela?

Mr. Jones: Yes, just in excess of—between 100,000 and 105,000 producers.

[Translation]

là le seul choix que nous ayons, peut-être devons-nous l'accepter.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui j'ai une dernière question: étant donné que l'importante différence dans les coûts d'élevage du bétail entre les deux régions n'est pas due au tarif du Nid-de-Corbeau, mais bien aux différences de prix résultant du fait que l'on ait fait appel au marché libre plutôt qu'à l'établissement de prix par la *Wheat Board*, est-ce que votre groupe a envisagé la possibilité de retourner aux prix des céréales fourragères établis par la *Wheat Board* de façon à rétablir l'égalité entre les régions, puisque cela semble créer une égalité plutôt douteuse?

M. Jones: Je ne crois pas qu'une personne qui passerait plus de trois minutes à étudier la situation pourrait même y penser. Nous nous sommes disputés pendant des années au sujet d'un système qui comporte des variations de 0.30 \$, de 0.40 \$, de 0.50 \$ le boisseau entre les voisins, mais rien n'est advenu.

M. Althouse: Vous avez également été touchés au niveau régional. Tout est allé à l'Ontario et au Québec, n'est-ce pas?

M. Jones: Je pense que certaines personnes songent à travailler la terre avec des chevaux comme dans le passé; voilà une idée qu'il faudrait étudier.

M. Althouse: Ce que vous dites donc, en d'autres mots, c'est que vous préférez un système qui crée des distorsions entre les régions afin d'éviter ce que vous percevez comme une différence de prix entre les voisins de votre région particulière.

M. Jones: Je regrette que vous n'avez pas pu me comprendre mieux que cela.

M. Althouse: C'est ce que je pense que vous avez dit.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

Une voix: C'est ce que vous avez dit, il faut être égoïste.

Le président: Monsieur Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jones, Mr. Gracey, I would first like to welcome you here.

My first question is the following. I would like to know how many people are represented by the Canadian Cattlemen's Association.

M. Jones: Juste un peu plus de 100,000; 103,000 ou 104,000. Nous avons de la difficulté à garder ces chiffres à jour. Les provinces de l'Ontario et de l'Alberta versent des déductions à la source; dans certaines provinces il faut s'inscrire directement. Au Québec, les producteurs sont représentés par la Fédération québécoise des producteurs de bœuf dont deux membres font partie de notre conseil.

Mr. Dubois: So, in all, the total is about 103,000? Is that right?

M. Jones: Oui, juste un peu plus de—entre 100,000 et 105,000 producteurs.

[Texte]

M. Dubois: Très bien. Parmi ces 105,000 éleveurs, est-ce qu'il y a des producteurs de grains?

Mr. Jones: Yes, many, many. I live in southern Saskatchewan, where I would think 90% of the livestock producers also raise grain. I have 1,100 acres of wheat myself.

M. Dubois: Dans la version française de votre mémoire, au début, vous dites ceci:

... que la décision de verser l'intégralité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer en est une des plus malencontreuses et mal avisées qu'on ait pu prendre et qu'elle aura un effet néfaste sur l'élevage et l'industrie de transformation de l'Ouest.

Vous nous dites aussi que si on maintenait le statu quo, ce ne serait pas mieux. Je comprends que vous ne soyez pas tout à fait en faveur du Bill C-155, mais si nous ne faisons rien et que nous gardions le statu quo, est-ce ce ne serait pas encore pire que le Bill C-155?

Mr. Jones: My personal opinion, yes. But I mentioned, I think, that the majority of the livestock producers in western Canada have come to the conclusion now that we are better off with nothing than with this.

My personal opinion is that if we do not break this traditional albatross that has been around the neck of many people who think like I do on the Prairies, it will never come. My children go to a school that represents 37 schools. There were 37 schools 30 years ago, now they go to one school. This coming year, in that one school, there will be five children starting grade 1. We have broken all the land; the livestock production is basically gone; the jobs are gone; the people are gone. We have our kids driving 40 miles to buy a hamburger, and it is only gone halfway. If we drive out the rest of agriculture, we will have nothing but giant farms where a corporate-type industry...

• 1455

The livestock industry is a people industry. If you have a hog barn, you have to employ people all year round. If you have a poultry operation, you employ people. You have jobs, and our truckers all work, and our garages work all winter long. The devastation that the Crow has brought to the Prairies would boggle your mind.

M. Dubois: Alors, vous me dites que personnellement, vous ne favorisez pas le statu quo. Dois-je comprendre qu'à titre de président du *Canadian Cattlemen's Association*, qui compte 105,000 membres, vous dites que personnellement, vous ne voulez pas le statu quo, mais que peut-être une majorité de vos membres voudrait avoir le statu quo? Vous, vous considérez que le statu quo serait mauvais pour l'agriculture ou l'élevage dans l'Ouest. Vous me donnez votre impression personnelle. À titre de président de votre association, vous dites qu'il faut faire quelque chose. À la page 3 de votre mémoire, vous dites que c'est maintenant dépassé. Vous dites également:

[Traduction]

Mr. Dubois: Very well. Among these 105,000 breeders, are there any grain producers?

M. Jones: Oui, un très, très grand nombre. Je demeure au Sud de la Saskatchewan, où je pense que 90 p. 100 des producteurs de bétail cultivent aussi des céréales. Moi-même, j'ai 1,100 acres de blé.

Mr. Dubois: In the French version of your submission, at the beginning, you state the following:

... that the decision to hand over all of the Crow's Nest subsidy to the railroads is one of the most unfortunate and ill-advised decisions ever made and that it will have a deleterious effect on breeding and on the processing industry in the West.

You also state that if we maintain the status quo, things will not get better. I can understand your not being completely in favour of Bill C-155, but if we did nothing and maintained the status quo, would not it be worse than Bill C-155?

M. Jones: C'est mon opinion personnelle, oui. Mais j'ai mentionné, je pense, que la majorité des producteurs de bétail de l'Ouest du Canada ont conclu maintenant qu'il est mieux de ne rien faire que d'appliquer les dispositions de ce projet de loi.

À mon avis, si nous n'éliminons pas la menace traditionnelle qui plane sur un grand nombre de personnes dans les Prairies, qui pensent comme moi rien ne s'améliorera. Mes enfants fréquentent une école qui représente 37 écoles. Il existait 37 écoles il y a 30 ans; maintenant il n'y en a qu'une seule. Cette année, dans cette école unique, seulement cinq enfants seront en première année. Nous avons brisé la terre; la production de bétail est presque nulle; il n'y a plus d'emplois et les gens ont quitté. Nos enfants parcourent 40 milles pour acheter un hamburger et ce n'est pas tout. Si nous chassons le reste du secteur agricole, il ne restera plus que des fermes géantes ayant l'allure de sociétés...

L'élevage du bétail est une industrie de main-d'oeuvre. Si vous exploitez une ferme porcine, vous employez des travailleurs durant toute l'année. Il faut aussi des travailleurs pour exploiter une ferme avicole. Il y a des emplois et nos camionneurs ont tous un emploi et nos garages sont actifs tout l'hiver. Les ravages du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dans les provinces des Prairies peuvent confondre votre imagination.

Mr. Dubois: You are telling me that you are not personally in favour of the status quo. Am I to understand that, as President of the Canadian Cattlemen's Association which has 105,000 members, you are saying that you do not personally want the status quo, but that the majority of your members would want it maintained? You personally believe that the status quo would be bad for agriculture and livestock production in the West. You are giving me your personal impression. As President of your Association, you state that something must be done. On page 3 of your submission, you state that it has now been outgrown. You also state that:

[Text]

Les tarifs réduits prévus pour les biens des colons sont devenus chose du passé et les tarifs statutaires du Nid-de-Corbeau sont tout aussi dépassés, aujourd'hui.

Vous dites aussi ceci:

Il est ridicule de prétendre que des tarifs établis en 1927 doivent être maintenus aujourd'hui alors que le taux réel est tombé à moins de 3 p. 100 de la valeur du produit expédié.

Vous parlez de votre opinion personnelle et la situation du *Canadian Cattlemen's Association*. Je veux concilier ces choses-là, monsieur Jones. Je veux savoir si votre association veut qu'on fasse quelque chose ou si elle veut le statu quo, bien que vous sembliez ne pas être d'accord.

Mr. Jones: I failed to explain myself correctly the first time, I guess. I will try again.

We were among the first to urge the government... We supported Mr. Pepin through the whole process, and we supported Mr. Gilson's proposal and then supported Mr. Pepin's proposal when he went to 50-50. We compromised and compromised and compromised.

But the point is, where we are today with this bill, maybe we would be better off with the status quo. The bill has been gutted. The important parts of what Mr. Gilson brought down and what Mr. Pepin then brought down, with regard to diversification and jobs in western Canada, are gone. Some little pieces are left, like the inclusion of alfalfa products and things. These do some things for some other people, but not for us.

As beef producers on the Prairies, we are gone. But we must represent fairly all the regions of Canada; so we have to ask the producers in Quebec and Ontario what their choice is now. We must ask them what they think about whether we should urge the government to put all beef and beef products on the Crow. I know what their answer will be. It will be grossly unfair. But we have to represent everybody equally.

The question that now has to be asked of the cattlemen again is whether, now that all the benefits—or, let us say, 95% of the benefits—that were in the Crow package have been taken out, they still support it. I will not know the answer to that until next week.

Le président: Deux minutes, monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur Jones, dans la version française de votre mémoire, à la page 9, vous dites ceci:

L'élevage des bovins des Prairies est passé de 54.1 p. 100 à 55.5 p. 100 de tout l'élevage de bovins du Canada.

L'élevage de porcs des Prairies est tombé de 42.4 p. 100 à 25.2 p. 100 de tout l'élevage de porcs au Canada.

• 1500

Je sais qu'à un moment donné, la situation du projet de loi que nous avons devant nous n'existait pas. Vous allez me dire: Eh bien, c'est la situation du Pas du Nid-de-Corbeau. Si le

[Translation]

The reduced rates that were established for the benefit of the settlers have become a thing of the past and that statutory Crow rates are also outdated now.

You add that:

It is ridiculous to claim that rates established in 1927 should be maintained today when the real rate has fallen to less than 3% of the value of shipped products.

You are giving us a personal opinion as well as the position of the Canadian Cattlemen's Association. I wish to reconcile these points of view, Mr. Jones. I want to know if your Association wants something to be done or if it wants the status quo, even though you seem to disagree.

M. Jones: Je ne dois pas m'être exprimé clairement la première fois. Je vais essayer à nouveau.

Nous avons été parmi les premiers à inciter le gouvernement... , avec l'appui de M. Pepin au cours du processus, et nous avons appuyé la proposition de M. Gibson et ensuite celle de M. Pepin lorsqu'il a recommandé le partage moitié-moitié. Nous avons fait des compromis à maintes reprises.

Mais le fait est, au point où nous en sommes aujourd'hui avec ce projet de loi, qu'il serait préférable pour nous de maintenir le statu quo. Ce projet de loi a été ruiné. Les points importants proposés par M. Gibson et ensuite par M. Pepin, au sujet de la diversification et de l'emploi dans l'Ouest, ont disparu. Il en reste quelques éléments, comme l'inclusion des produits de luzerne et autres éléments de ce genre. Ces dispositions offrent certains avantages à certains autres groupes mais pas à nous.

En qualité de producteurs de bovins dans les provinces des Prairies, nous sommes en voie de disparition. Toutefois, nous devons représenter équitablement toutes les régions du Canada; il nous faut donc demander aux producteurs du Québec et de l'Ontario ce qu'ils veulent maintenant. Nous devons leur demander leur avis pour savoir si nous devons inciter le gouvernement à assujettir le boeuf et les produits bovins au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je connais déjà leur réponse. Ce sera très injuste. Mais nous devons représenter tout le monde équitablement.

Il s'agit maintenant de demander à nouveau aux producteurs de bétail, alors que tous les avantages, ou disons 95 p. 100 des avantages, prévus dans le projet tarifaire du Pas du Nid-de-Corbeau ont été supprimés, s'ils seront d'accord. Je n'aurai pas la réponse à cette question avant la semaine prochaine.

The Chairman: Two minutes, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Jones, on page 9 of the French version of your submission, you state that:

Cattle production in the Prairies has risen from 54.1% to 55.5% of total cattle production in Canada.

Pork production in the Prairies has fallen from 42.4% to 25.2% of total pork production in Canada.

I know that at some time, the situation of the bill which we are facing did not exist. You will say: well, this is not the situation of Crow's Nest Pass. If the number of hog producers

[Texte]

nombre d'éleveurs de porc des Prairies a diminué, est-ce parce que la production du grain était plus avantageuse? Il y a eu beaucoup de choses qui se sont développées aussi dans l'Est, et l'élevage des porcs est passé dans de l'Est de tout près de 20 p. 100 à 40 p. 100. On n'avait pas ce projet de loi-là devant nous à cette époque. Comment peut-on expliquer cette situation-là? Dans les Prairies, on veut bien continuer à faire de l'élevage, mais comment expliquez-vous le fait que cela ait tant baissé, que ce soit passé de 42 à 25 p. 100?

Mr. Jones: I sure did not mean to suggest that the Crow was the only thing. The Crow has played a large part, and that is why we showed the figures starting from early 1970s; that is when the Crow really got to be an escalating part. Another one, of course, basically—as far as the Province of Quebec is concerned—is the money your provincial government has shifted into their production. We have things like that in the west in various places too. We are strong nationalists. We have been fighting for the last two years to stop the provincial beef stabilization programs, which seem to be shifting production back and forth all over our country.

We would like to see . . . We think Canada is fine the way it is, and that the regional economic advantages should not be distorted by government policy—and the Crow is only one. When you subsidize the production of hogs and another way to doing it, once again you do that. We have penalized the livestock producers on the Prairies since the 1920s—every program we have ever had. The PFAA was set up to pay you if you had a failure in grain, but forgot you if you had a failure in grass or a failure in hay. The government that bought all the cars: do you know how many cattle cars the Saskatchewan government bought or the Alberta government bought or the federal government bought? Do you know how many cars to haul meat these governments have bought? These distortions are real big.

We are not asking government to pay for these cars for us; we are not asking them for handouts in any way. All we are asking you as a committee and the government—who is going to change the Crow legislation, we hope—is to get it as equitable as possible. We agreed first to 80% equitable; then we agreed to 50% of that. The argument was first at 80%, and I spoke at cattlemen's meetings all over the country and said: Nobody ever expected to get treated better than 80% of equitable with a grain farmer; what is the matter with you guys? Then we went to 50%, and I said: You know, in time, if we get it changed and the government can see the benefits and they say, yes, you guys are doing something—you are employing some people and helping our economy—maybe we can get some changes. The worry I have today is that the bill you have before you now is going to run into a brick wall.

[Traduction]

in the Prairies has diminished, was it because grain growing had more advantages? Many things also developed in the East, and hog production in the East has moved from around 20% to 40%. We did not have that bill before us at that time. How can we explain that situation? In the Prairies, they are willing to keep on producing, but how do you explain the fact that it went down so much, that it moved from 42 to 25%?

M. Jones: Je ne voulais certainement pas laisser entendre que le Nid-de-Corbeau était la seule chose. Le Nid-de-Corbeau a joué un grand rôle et c'est pourquoi nous avons présenté les chiffres à partir du début des années soixante-dix; c'est alors que le Nid-de-Corbeau a vraiment joué un rôle croissant. Une autre chose, bien entendu, fondamentalement—pour la province de Québec—est l'argent que votre gouvernement provincial a transféré dans leur production. Nous avons des choses comme cela dans l'Ouest dans divers endroits aussi. Nous sommes fortement nationalistes. Depuis deux ans, nous luttons pour empêcher les programmes provinciaux de stabilisation du boeuf, qui semblent faire bouger la production un peu partout dans le pays.

Nous aimerions voir . . . Nous pensons que le Canada est bien comme il est et que les avantages économiques régionaux ne devraient pas être déformés par la politique gouvernementale—et le Nid-de-Corbeau n'en est qu'un exemple. Lorsque vous subventionnez la production du porc et une autre manière de le faire, c'est ce que vous faites encore. Nous avons pénalisé les producteurs de bétail des Prairies depuis les années 1920, par chaque programme que nous avons eu. La Loi sur l'assistance de l'agriculture des Prairies a été adoptée pour vous payer si vous avez des problèmes avec le grain, mais vous oubliez si vous avez des problèmes avec l'herbe ou avec le foin. Le gouvernement qui a acheté tous les wagons: savez-vous combien de wagons à bestiaux ont été achetés par le gouvernement de la Saskatchewan ou par le gouvernement de l'Alberta ou par le gouvernement fédéral? Savez-vous combien de wagons ces gouvernements ont acheté pour transporter de la viande? Ces déformations sont énormes.

Nous ne demandons pas au gouvernement de nous payer ces wagons; nous ne lui demandons pas de nous donner quoi que ce soit. Tout ce que nous vous demandons à titre de comité et de gouvernement—qui va, nous l'espérons, modifier la législation sur le Nid-de-Corbeau—c'est que ce soit le plus équitable possible. Nous avons d'abord accepté le tarif préférentiel à 80 p. 100 et nous avons ensuite accepté le tarif à 50 p. 100. Nous avons d'abord parlé de 80 p. 100 et j'ai parlé des réunions d'éleveurs de bovins dans tout le pays et j'ai dit: personne ne s'est jamais attendu à obtenir mieux que les 80 p. 100 du tarif préférentiel accordé aux producteurs de grain; qu'est-ce que vous avez donc? Nous sommes ensuite passés à 50 p. 100 et j'ai dit: vous savez, avec le temps, si nous obtenons des modifications et si le gouvernement peut voir les avantages et dire alors oui, vous faites quelque chose—vous employez des gens et vous aidez notre économie—peut-être pourrions-nous obtenir des modifications. Ce qui m'inquiète aujourd'hui, c'est que le projet de loi que vous avez devant vous va se cogner le nez.

[Text]

Le président: Merci, monsieur Dubois.

M. Dubois: Juste une courte question.

Le président: Très courte.

M. Dubois: Monsieur Jones, selon les statistiques que vous avez à l'Association, quel est le pourcentage des frais de transport dans les coûts de production du bétail? Prenons le porc, par exemple. Est-ce que vous avez ces statistiques-là?

Mr. Jones: I am not a hog producer. If you do not mind, can I give you cattle figures?

Mr. Dubois: You can if you like.

Mr. Jones: We have an awful problem in the cattle business with other people trying to run our affairs for us, and I sure do not want to be accused of doing that for somebody else.

In cattle it is about 10% right now, and it varies. It costs about \$7 to ship a fat steer live—\$7 per hundred to ship a fat steer from Calgary to Toronto or to Montreal—and fat steers in the west are now about 70¢. Now that figure can change; our freight rate moves back and forth, as does the price of our product. But as of today—excuse me, yesterday; I did not check the market today. As of yesterday, the freight cost of bringing a fat steer from the west was 10% of his value.

• 1505

Mr. Jones: Carcass beef is distorted somewhat. It is about \$5,500 for a car out of Lethbridge to Montreal, carrying . . .

Mr. Gracey: 60,000 pounds is the . . .

Mr. Jones: That is bone-in carcass; that is not boxed. That is why, I might add, all things being equal and if we should get some better trade agreements with the U.S., many people in the west see some potential in the southwestern U.S.

The state of California, which has a larger population than Canada's, is 50% deficient in beef production. We bring almost all of our fresh produce into western Canada either from Mexico or from California. Those trucks are refrigerator trucks which can load boxed beef and go right back. Today we can move beef into Los Angeles a lot cheaper than we can move it into Montreal. That is why the growth potential . . . I happen to be an optimist and think there is growth potential because I think there are possibilities in other markets of the world.

But that is why we do not see the growth potential as being eastern Canada. That is why we were somewhat disturbed when Quebec felt threatened. I think possibly some of this is our fault, that we did not sell our position well enough in the first place.

[Translation]

The Chairman: Thank you, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Just one short question.

The Chairman: Very short.

Mr. Dubois: Mr. Jones, according to your statistics at the association, what is the percentage of transportation costs in the costs of producing cattle? Let us take hogs, for instance. Do you have such statistics?

M. Jones: Je ne suis pas un éleveur de porcs. Si ça ne vous dérange pas, puis-je vous donner des statistiques sur les bovins?

M. Dubois: Vous pouvez si vous le voulez.

M. Jones: Nous avons un problème terrible dans le commerce des bovins avec d'autres personnes qui essaient de mener nos affaires pour nous et je ne veux certainement pas être accusé de faire cela à l'égard de quelque'un d'autre.

Dans le domaine des bovins, ce pourcentage est actuellement d'environ 10 p. 100 et il varie. Il en coûte environ 7 dollars pour expédier un boeuf de boucherie sur pied—7 dollars par 100 pour expédier un boeuf de boucherie de Calgary à Toronto ou à Montréal—et les boeufs de boucherie dans l'Ouest sont actuellement environ à 70c. Mais ce chiffre peut changer; notre tarif de transport monte et descend, tout comme le prix de notre produit. Mais aujourd'hui—pardon, hier; je n'ai pas vérifié le marché aujourd'hui. Hier, le coût du transport d'un boeuf de boucherie de l'Ouest représentait 10 p. 100 de sa valeur.

M. Jones: Il y a une certaine distorsion dans les carcasses de boeuf. Il en coûte environ \$5,500 pour un wagon de Lethbridge à Montréal, qui transporte . . .

M. Gracey: 60,000 livres est le . . .

M. Jones: Il s'agit de la carcasse avec les os; elle n'est pas en boîte. Voilà pourquoi, je pourrais ajouter, toutes choses étant égales et si nous obtenions de meilleurs accords commerciaux avec les États-Unis, nombre de gens dans l'Ouest voient un potentiel dans le sud-ouest des États-Unis.

L'État de la Californie, qui a une population plus nombreuse que celle du Canada, a un déficit de 50 p. 100 dans la production du boeuf. Dans l'Ouest du Canada, presque tous nos fruits et légumes frais proviennent soit du Mexique soit de la Californie. Ces camions sont réfrigérés et peuvent charger du boeuf en boîte et retourner immédiatement. Aujourd'hui, nous pouvons transporter du boeuf vers Los Angeles à beaucoup moins cher qu'à Montréal. Voilà pourquoi le potentiel de croissance . . . Je suis un optimiste et je pense qu'il existe un potentiel de croissance parce que je pense qu'il y a des possibilités sur d'autres marchés du monde.

Mais voilà pourquoi nous ne considérons pas que le potentiel de croissance soit l'est du Canada. Voilà pourquoi nous avons été quelque peu agacés lorsque le Québec s'est senti menacé. Je pense que c'est peut-être en partie de notre faute, parce que nous n'avons pas assez bien vendu notre position de prime abord.

[Texte]

Le président: Madame Côté, une question supplémentaire.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

J'aimerais savoir quelle serait l'augmentation de vos coûts de production pour l'élevage du boeuf si le projet de loi, tel que présenté, était adopté.

Mr. Jones: Well, it is the difference between the Crow and the real rate. There are estimates of 30, 40 or 50¢ a bushel. Barley or feed grain will be priced on the Prairie. It not only affects feed grain, but it affects land use too. Once you get into land use and force people to grow products that come under the Crow, then the by-products that come from many other crops that could be grown on the Prairies are not available to you.

But in that context alone, we did some figures just among our own association a few years ago to find out just what how much grain is being used. If you work back a steer at 8 or 9 pounds of grain per pound of gain and think that you are going to put 400 pounds on him that way—the rest is going to be grass and hay and something else—and you have likely fed his mamma 300 or 400 pounds of grain through 90 days of the winter months—you are looking at a cost in the neighbourhood of \$50 an animal.

Now, those figures would be adjusted considerably, because we will cut our cow herd on the Prairies to the bone, and we will use less grain. We will run fewer cattle, and we will use less grain. By doing that, we will cut production.

Basically, what this bill is asking the Canadian taxpayer to do is to finance the reduction of his food supply. That has me somewhat miffed. But really, what the bill says is: Listen, we will make it uneconomical to produce beef and pork in some areas, and we will do it with taxpayers' dollars; and if we do it with taxpayers' dollars, we will lift the price to the consumer.

The Chairman: Thank you.

Now, before I go to Mr. Mayer, I need a little assistance from the committee because we have two other groups to appear this afternoon, the Canadian Trucking Association and the Canadian Manufacturers' Association. I still have five people on my list. Let us make our questions brief and to the point.

Mr. Mayer, we will try five or six minutes.

• 1510

r. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. One of the concerns I had has already been partially addressed in answer to a previous questioner. But Mr. Jones, you sounded as though the total reason for the decline in the livestock production in the west was the Crow, and I suspect many other things: the development of the corn industry in Ontario, changing habits as far as consumers are concerned, just the

[Traduction]

The Chairman: Mrs. Côté, a supplementary question.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to know what would be the increase in your cattle production costs if the bill were adopted as tabled.

M. Jones: Eh bien, il s'agit de la différence entre le tarif du Nid-de-Corbeau et le tarif réel. Il existe des estimations de 30, 40 ou 50c le boisseau. Le prix de l'orge ou des céréales fourragères sera fixé dans les Prairies. Cela touche non seulement les céréales fourragères mais également l'utilisation du sol. Lorsque vous touchez à l'utilisation du sol et que vous obligez les gens à cultiver des produits qui sont sujets au tarif du Nid-de-Corbeau, vous ne pouvez plus obtenir les sous-produits qui proviennent de nombre d'autres récoltes qui pourraient pousser dans les Prairies.

Mais dans ce seul contexte, nous avons rassemblé quelques chiffres à l'intérieur de notre propre association il y a quelques années afin de constater exactement la quantité de céréales utilisées. Si vous engraissez un boeuf à huit ou neuf livres de céréales par livre de gain et si vous pensez que vous allez lui ajouter 400 livres de cette façon—le reste sera de l'herbe et du foin et autres choses—et vous avez probablement donné à sa mère 300 ou 400 livres de céréales au cours des 90 jours des mois d'hiver—vous avez là un coût d'environ \$50 par animal.

Maintenant, ces chiffres subiront des modifications considérables, parce que nous couperons notre troupeau de vaches dans les Prairies jusqu'au minimum et nous utiliserons moins de céréales. Nous aurons moins de bovins et nous utiliserons moins de céréales. De cette façon, nous réduirons la production.

Fondamentalement, ce que le présent projet de loi demande au contribuable canadien, c'est de financer la réduction de son approvisionnement en nourriture. Cela me fâche un peu. En réalité, le projet de loi dit ceci: écoutez, nous allons rendre non rentable l'élevage du boeuf et du porc dans certaines régions et nous le ferons avec les dollars des contribuables; et si nous le faisons avec les dollars des contribuables, nous augmenterons le prix pour le consommateur.

Le président: Merci.

Maintenant, avant de passer à M. Mayer, j'ai besoin d'un peu d'aide du Comité, parce que nous devons recevoir deux autres groupes cet après-midi, l'Association canadienne du camionnage et l'Association des manufacturiers du Canada. J'ai encore cinq personnes sur ma liste. Posons des questions brèves et pertinentes.

Monsieur Mayer, nous essaierons cinq ou six minutes.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. L'une des préoccupations que j'avais été réglée en partie lorsqu'on a répondu à une question antérieure. Mais, monsieur Jones, vous sembliez dire que le déclin de la production du bétail dans l'Ouest découlait uniquement de la Loi du Nid-de-Corbeau et je soupçonne bien d'autres raisons, notamment l'évolution de l'industrie du maïs en Ontario, l'évolution des habitudes en ce

[Text]

changes in our ability to transport things, and changes in the packing industry. Would that be a fair comment, that the Crow was not solely responsible for a lot of the changes in statistics . . .

Mr. Jones: No, I mentioned that the Crow was only one of many. There is no way that I know of to differentiate, to say that this part of it was Crow and this part was something else.

Mr. Mayer: But I take it then also that you would feel that from now on, as transportation costs go up increasingly, the Crow is going to be getting to be a larger factor if in fact we do get a decline in the red meat industry in the west. Is that a fair comment also?

Mr. Jones: Yes, if transportation costs go up. I am not nearly as concerned about transportation costs going up as I am about a system under which you build a thoroughbred rail system and can pluck all of the product out of the Prairie basin quickly and efficiently and move us to where the Crow gap is there at all times.

Mr. Mayer: But is . . .

Mr. Jones: The Crow gap, as you know well, appears and disappears. Sometimes grain on the Prairies is too cheap; sometimes it is too high.

Mr. Mayer: But that assumes that the world market is there to gobble up all of the grain that we can move on our first-class grain transportation system at a reasonable price to producer, which under today's market conditions is not a reasonable assumption.

You mentioned a couple of things that interested me. You mentioned that barley across the line in the U.S. was \$2.50 a bushel and in Canada it was \$1.90. Did I hear you right on that?

Mr. Jones: Yes.

Mr. Mayer: So that is backwards to what we would expect with the Crow. If barley is overpriced on the Canadian Prairies, why is there such a distortion there now? I mean, is that . . .

Mr. Jones: Well, the barley prices in the U.S. have followed the corn prices. The Americans, who are market sensitive, have switched their rail system now and have uni-trains hauling barley out of Montana and North and South Dakota right into the Texas Panhandle and feeding areas of Colorado and Kansas. Their barley stays in an equivalent ratio to corn. Our barley . . . well, you know how our barley is marketed—by hope and by God.

Mr. Mayer: Okay, I . . .

[Translation]

qui concerne les consommateurs, simplement la modification de notre aptitude à transporter des choses et les changements survenus dans l'industrie de l'emballage. Serait-il juste de dire que tous les changements dont les statistiques font état ne sont pas entièrement attribuables à la Loi du Nid-de-Corbeau . . .

Mr. Jones: Non, j'ai dit que cette loi n'était qu'une raison parmi bien d'autres. Il ne m'est pas possible d'établir des distinctions, de dire que ce changement-ci est dû à la loi et que celui-là découle d'autre chose.

Mr. Mayer: Mais je peux peut-être aussi avancer que vous avez l'impression qu'à partir de maintenant, comme les coûts de transport augmentent sans cesse, la Loi du Nid-de-Corbeau constituera un facteur plus important si, de fait, nous connaissons un déclin dans l'industrie de la viande rouge dans l'Ouest. Ce commentaire est-il juste également?

Mr. Jones: Oui, si les coûts de transport augmentent. Toutefois, la question des coûts de transport ne me préoccupe pas autant que l'existence d'un système en vertu duquel vous établissez un réseau ferroviaire exclusif vous permettant de retirer, avec rapidité et efficacité, toute la production du bassin des Prairies et du fait qu'en fin de compte nous nous trouvons au point où les écarts observés au niveau du tarif en vertu de la Loi du Nid-de-Corbeau se font sentir à tout moment.

Mr. Mayer: Mais c'est . . .

Mr. Jones: Les écarts au niveau du tarif, en vertu de la Loi du Nid-de-Corbeau, vous le savez bien, apparaissent et disparaissent. Le prix des grains des Prairies est parfois trop bas, parfois il est trop élevé.

Mr. Mayer: Mais cela suppose que le marché mondial est là pour recevoir tous les grains que nous pouvons acheminer grâce à notre excellent système de transport de céréales à un prix raisonnable pour le producteur, ce qui, étant donné les conditions du marché aujourd'hui, ne constitue pas une hypothèse logique.

Vous avez dit une ou deux choses qui m'ont intéressé. Vous avez mentionné que l'orge se vendait \$2.50 le boisseau de l'autre côté de la frontière aux États-Unis, et \$1.90 au Canada. Ai-je bien entendu?

Mr. Jones: Oui.

Mr. Mayer: Il y a donc régression par rapport à ce que nous devons nous attendre de la Loi du Nid-de-Corbeau. Si le prix de l'orge est excessif dans les Prairies canadiennes, pourquoi y constate-t-on une telle distorsion maintenant? Je veux dire, est-ce . . .

Mr. Jones: Eh bien, les prix de l'orge aux États-Unis ont été réglés sur les prix du maïs. Les Américains, qui sont très sensibles au marché, ont maintenant modifié leur réseau ferroviaire et ils utilisent des uni-trains destinés au transport de l'orge depuis les états du Montana et du Dakota du nord et du sud jusqu'au Texas et pour alimenter les régions du Colorado et du Kansas. Il y a toujours chez eux un rapport équilibré entre l'orge et le maïs. Quant à notre orge . . . Eh bien, vous savez comment se fait la mise sur le marché de notre orge à la grâce de Dieu.

Mr. Mayer: D'accord, je . . .

[Texte]

Mr. Jones: And we had a reduction... excuse me one second—we had a reduction in initial barley price come in the first of July, and we have no quotas. So the barley producer knows he is looking forward to a reduced price. He has a tremendous crop on hand, and he has no access to the marketplace other than to the feed grain user at this time.

We see the opposite effect when it goes the other way and we have open quotas; then you cannot even get barley out of the marketplace, because our producers in the west do not know what their barley might bring in the future. They sell it on initial payment with some idea maybe some time in the future there will be more. So the feeder finds himself—I think I have showed you the studies. We have done a dozen studies—Mr. Althouse has seen them—where the feed grain user in the Prairies over any 10 years has always paid more than the board has for feed grain. We happen to be at one of the times now when it is way underpriced, in my opinion.

Mr. Mayer: That is an interesting comment, coming from an industry that uses a lot of feed grain, to think that one of their major inputs is underpriced.

The other thing that interests me is you mentioned that it was feasible to have a Canada-U.S. common market as far as beef is concerned. My observations of that over the past 10 years is that it may be feasible, but the biggest impediment is the Americans. Have you any reason in the last year or so to think that the American government or the American Cattleman's Association would look favourably on a free movement of dressed beef back and forth across the border?

Mr. Jones: It is free now on live cattle.

Mr. Mayer: Well, that is only partially true on live cattle, because there is a little bit of a tariff and there is a rate tariff on it. But I am talking about beef and the American import law; that is the stickler, at least in my opinion, to a freer movement of beef back and forth across the 49th parallel.

Mr. Jones: Since Canada enacted the beef import law, other exporters cannot circumvent the U.S. beef import law now and go around through Canada and get into their market. That was the problem years ago; it was because the Americans saw Canada as a route to circumvent their law.

• 1515

In 1976, when Japan and the European community and every major beef purchaser in the world, Russia included, stopped buying beef, the U.S. sought to have that beef import

[Traduction]

M. Jones: Et il y a eu une réduction, veuillez m'excuser un instant, il y a eu une réduction dans le prix initial de l'ordre au 1^{er} juillet, et nous n'avons pas de contingents. Aussi, le producteur d'orge sait qu'il doit s'attendre à un prix réduit. Il dispose d'une énorme récolte et, à ce moment-là, son seul accès au marché se fait par l'intermédiaire de l'utilisateur de grains de provende.

Nous obtenons l'effet opposé lorsque c'est le contraire qui se produit et qu'il n'y a pas de contingents déterminés. Il arrive alors qu'on ne peut même pas écouler l'orge sur le marché, parce que nos producteurs dans l'Ouest ne savent pas au juste ce que leur orge pourrait rapporter dans l'avenir. Ils vendent l'orge contre paiement initial avec l'idée que peut-être dans l'avenir l'orge rapportera davantage. Ainsi, l'utilisateur se retrouve, je pense que je vous ai montré les études. Nous avons effectué une douzaine d'études, M. Althouse les a vues, dans lesquelles il est démontré que l'utilisateur de grains de provende dans les Prairies, au cours de toute période de 10 ans, a déjà payé plus que la Commission n'a payé pour les grains de provende. Nous nous trouvons à une époque où les prix sont fixés beaucoup trop bas, à mon avis.

M. Mayer: Voilà un commentaire intéressant de la part d'une industrie qui utilise une très grande quantité de grains de provende, de dire que l'un des produits qu'elle utilise le plus se vend à un prix trop bas.

L'autre chose qui m'intéresse est que vous avez mentionné qu'il était possible, en ce qui concerne le boeuf, d'avoir un marché commun entre le Canada et les États-Unis. D'après ce que j'ai observé au cours des 10 dernières années, la chose est possible, mais le plus grand obstacle à l'établissement de ce marché, ce sont les Américains. Au cours de la dernière année, ou à peu près, avez-vous eu quelque motif de penser que le gouvernement américain ou l'*American Cattleman's Association* envisagerait d'un oeil favorable la circulation libre du boeuf habillé d'un côté à l'autre de la frontière?

M. Jones: La circulation est libre à l'heure actuelle pour ce qui est du bétail sur pied.

M. Mayer: Bien, ce n'est que partiellement vrai pour ce qui est du bétail sur pied, parce qu'il y a quelques tarifs imposés et ce bétail fait l'objet d'un barème tarifaire. Mais je parle du boeuf et de la loi américaine sur l'importation, c'est là l'aspect rigoureux de l'affaire, du moins à mon avis, qui empêche une circulation plus libre du boeuf d'un côté de l'autre du 49^e parallèle.

M. Jones: Depuis que le Canada a mis en vigueur la Loi sur l'importation du boeuf, d'autres importateurs ne peuvent maintenant contourner la Loi sur l'importation du boeuf des États-Unis et passent par le Canada pour pénétrer les marchés de ce pays. C'est le problème qui existait il y a nombre d'années, c'est-à-dire que les Américains percevaient le Canada comme une voie permettant de contourner leur loi.

En 1976, lorsque le Japon et la Communauté européenne et tous les grands acheteurs de boeuf du monde, y compris la Russie, ont cessé d'en acheter, les États-Unis, en mettant en

[Text]

law stop them from being a dumping ground. But our laws at that time did not cause that. We have had lots of discussions with NCA. They are as receptive as we are. We also have ongoing discussions about removing the duty completely. We are now down to an equal duty that, as we explained to our government before they put it in, would never be equal because we have to pay the duty in American money going south and they pay it in Canadian money going north, so we are penalized 50 cents. We explained that very carefully to the government before it was put in, but it was put in anyway. So that is why we would like to get rid of the duties completely.

Mr. Mayer: But my specific question is, what would happen if tomorrow we could get rid of our meat import law as it applies to the Americans and the Americans would get rid of their beef import law as it applies to Canada? What would happen? I mean, would the Americans go along with what we did on a unilateral basis?

Mr. Gracey: I think the Americans understand, as we have talked to them about it, that if we had a kind of a bilateral between us and had no quotas between us, if we each had our import laws for offshore suppliers, then the more we traded between ourselves the less would come in from offshore. It is advantageous for them to accept more from us and less from offshore because it is, in fact, a North American market. And we are talking along those lines to the American cattlemen now.

Mr. Mayer: So in that sense—and I will close, Mr. Chairman, by this—you use some very interesting and, to repeat what you say in your brief, I think some strident language on page 7, when you say:

In this regard this strident and unreasoned objection to the Gilson proposals from government and agricultural voices in Quebec need to be put in perspective.

In the second paragraph, in the bottom last line, you say that the government has capitulated to these false concerns and misrepresentations. In the last sentence on the bottom, there, I will not read it but essentially what you are saying is that one part of the country is selfish in asking another part of the country to continually endure a disadvantage.

It just seems to me that that is very strong language. If you can back that up by showing that we are not, and I am

[Translation]

vigueur la loi sur l'importation du boeuf, voulaient qu'on cesse de considérer leur pays comme un endroit où écouler le boeuf à perte. Mais nos lois à cette époque n'ont pas eu cet effet. Nous avons eu beaucoup d'entretiens avec la NCA. Ses représentants se montrent aussi réceptifs que nous. La suppression complète des droits de douane fait également l'objet de discussions constantes. Nous en sommes maintenant arrivés à une parité des droits mais, comme nous l'avons expliqué à notre gouvernement avant que ces droits ne soient mis en vigueur, cette parité ne pourra jamais exister puisque nous devons payer les droits en monnaie américaine lorsque les produits sont acheminés vers le sud et que les Américains paient les droits en monnaie canadienne lorsque l'acheminement se fait en direction nord; ils paient donc 50 cents de moins que ce que nous payons nous-mêmes. Nous avons expliqué cela très en détail au gouvernement avant qu'il ne mette les droits en vigueur, mais il a procédé de toute façon. C'est pourquoi nous voudrions qu'il y ait suppression complète des droits.

M. Mayer: Mais ma question précise est la suivante: qu'arriverait-il demain si nous abolissions notre loi sur l'importation des viandes dans la mesure où elle s'applique aux Américains et si les Américains faisaient de même à l'égard du Canada? Qu'arriverait-il? Je veux dire, les Américains accepteraient-ils de faire ce que nous aurions fait unilatéralement?

M. Gracey: Je pense que les Américains comprennent, nous leur avons parlé à ce sujet, que s'il y avait une entente bilatérale entre nous et s'il n'y avait aucun contingent imposé à l'un ou l'autre pays, si chacun de nous appliquait sa loi sur l'importation à l'égard des fournisseurs étrangers, le commerce entre les deux pays deviendrait plus important et moins grande serait la quantité de produits provenant de l'étranger. C'est avantageux pour eux d'accepter une plus grande quantité de produits venant de chez nous et une moins grande quantité venant de l'étranger parce que, de fait, il s'agit d'un marché nord-américain. Et c'est l'essence des discussions que nous avons à l'heure actuelle avec les éleveurs de bétail des États-Unis.

M. Mayer: Aussi à cet égard—et je terminerai avec ce commentaire monsieur le président—vous utilisez, cela me semble très intéressant, et je répète ce que vous dites dans votre mémoire, un langage quelque peu percutant à la page 7, et je cite:

A cet égard, cette objection criante et irraisonnée aux propositions Gilson de la part du gouvernement et du milieu de l'agriculture du Québec doit être placée dans une juste perspective.

Dans le deuxième paragraphe, à l'avant-dernière ligne, vous dites que le gouvernement a capitulé devant ces fausses préoccupations et représentations. Dans la dernière phrase au bas de la page, je ne la lirai pas, mais en gros ce que vous dites c'est qu'une partie du pays fait preuve d'égoïsme lorsqu'elle demande à l'autre partie de constamment accepter un désavantage.

Il me semble que c'est là un langage très fort. Si vous pouvez faire la preuve de ce que vous avancez en démontrant que nous

[Texte]

speaking as a westerner, that we in the west are not a competitor to the people in Quebec who produce livestock, then you make a very valid point there. I would like to ask you what you have done to make those points to the producers in Quebec? Because if in fact their fears are false then they need to be addressed, because if we do not then the whole country is weak.

I mean, the old story about, I do not know how you make a country strong by weakening one of its regions and one of the major industries in that region. But I would be interested in knowing what the CCA is doing, seeing as you have a lot of representation in Quebec, to address those, what you call "unreasoned objections."

Mr. Gracey: Well, I think the point was made well by Dr. Gilson this morning when he pointed out that the pricing of grain into eastern Canada would not be affected by this bill or by the pay-the-producer option. The pricing would not be affected.

What we must emphasize, and what I do not think is under dispute, is the question which was raised this morning: well, if the concerns in Quebec are exaggerated, maybe the concerns of the livestock producers in western Canada are also exaggerated. I think that point has to be answered because the livestock producer in western Canada faces a price discrimination related exactly to the difference between the price of grain that would prevail under this bill in its form and under this bill with the payments paid directly to the producers. I do not think there is any dispute. Maybe if there is a dispute, we should hear about it.

We believe that there would be a price difference and that is a disadvantage to the western livestock industry. That is like telling the western livestock industry that they must play ball with two strikes at bat, not three. The thing is totally now in favour of the east. We want to balance it, and somebody says that is unfair. Now, since when is being balanced unfair? That is the heart and soul of our brief.

Mr. Mayer: Do you have a chance to make that case to your satisfaction or to enough ears in Quebec? What kind of a response do you get when you make it?

Mr. Gracey: I think one of the other things we did, Mr. Mayer, was—we realized they were strong words. We felt they were necessary. We merely echoed what Mr. Ouellet, himself, said.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

[Traduction]

ne sommes pas, et je parle en tant qu'habitant de l'Ouest, que nous dans l'Ouest, nous ne faisons pas concurrence aux éleveurs du Québec, alors j'estime que votre point est très valable. J'aimerais vous demander ce que vous avez fait pour faire valoir ces points auprès des producteurs du Québec? Parce que si, de fait, leurs craintes sont mal fondées, ces craintes doivent alors être dissipées car, si nous ne le faisons pas, c'est tout le pays qui fait preuve de faiblesse.

Ce que je veux dire, c'est presque une rengaine, c'est que je ne sais pas comment on rend un pays fort en affaiblissant l'une de ses régions et l'une des importantes industries de cette région. Mais, étant donné le nombre de représentants du Québec, je serais curieux de savoir ce que la CCA fait pour expliquer et faire disparaître ce que vous appelez des objections irraisonnées.

M. Gracey: Eh bien, je pense que le Dr. Gilson a bien fait valoir ce point ce matin lorsqu'il a souligné que l'établissement des prix du grain dans l'est du Canada ne serait pas touché par ce projet de loi ni par le fait qu'on peut choisir de payer directement le producteur. La fixation des prix n'en serait pas touchée.

Ce sur quoi il faut faire porter notre attention, c'est la question qui a été soulevée ce matin et qui à mon avis ne fait pas l'objet d'un débat, à savoir, si les préoccupations du Québec sont exagérées, les préoccupations des producteurs de bétail de l'ouest du Canada sont peut-être exagérées également. Je pense que ce point doit être réglé parce que les producteurs de bétail de l'ouest du Canada font face à une discrimination en matière de prix qui a un lien direct avec l'écart entre le prix du grain qui serait imposé en vertu de ce projet de loi dans sa forme actuelle et celui qui serait demandé en vertu du même projet de loi si les paiements étaient faits directement aux producteurs. Je ne pense pas qu'il y ait contestation à cet égard. S'il y a contestation, nous devrions peut-être en être saisis.

Nous sommes d'avis qu'il y aurait un écart de prix et que cela constituerait un désavantage pour l'industrie du bétail de l'Ouest. C'est comme si l'on disait à l'industrie de l'Ouest qu'elle peut jouer au baseball, mais que le batteur a droit à deux coups plutôt qu'à trois. Toute l'affaire favorise maintenant l'Est. Nous voulons équilibrer les choses et quelqu'un dit que c'est injuste. Or, depuis quand l'équilibre est-il injuste? Voilà l'essence même de notre mémoire.

M. Mayer: Pensez-vous pouvoir réussir à faire entendre votre cause à votre satisfaction ou à convaincre suffisamment de gens au Québec? Quelle est la réaction que vous obtenez quand vous tentez de le faire?

M. Gracey: Je crois que l'une des choses que nous avons faites, monsieur Mayer, a été—nous avons constaté que les mots étaient forts, mais nous jugions qu'ils étaient nécessaires. Nous avons tout simplement fait écho aux propos de M. Ouellet.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ostiguy, vous avez la parole.

[Text]

Mr. Ostiguy: *Merci, monsieur le président.*

The Chairman: If everyone is as brief as Mr. Mayer, we will not have any trouble.

• 1520

M. Ostiguy: Monsieur Jones, vous semblez blâmer le projet de loi qui est devant la Chambre présentement pour la détérioration sociale et économique que vous connaissez ou que vous prétendez connaître dans l'Ouest.

Je trouve cela un peu curieux parce que dans votre mémoire, à la page 6, vous dites que si on subventionnait les chemins de fer, il y aurait une distorsion et un déséquilibre grave entre les producteurs de céréales et les secteurs de l'élevage.

Ma question est la suivante. Dans l'Ouest, votre coût de production des céréales pour alimenter le bétail est déjà inférieur au coût de l'agriculteur de l'Est du Canada, même en dehors du Nid-de-Corbeau. Moi, je trouve qu'il n'y a rien qui vous empêche présentement de faire de l'élevage. Ce que les agriculteurs de l'Est ont voulu, c'est avoir un prix compétitif pour les céréales, c'est-à-dire que les coûts de production soient égaux dans l'Est et dans l'Ouest. Je pense que le but du projet de loi, c'est de créer un équilibre, une équité totale entre l'Est et l'Ouest du Canada. Rien ne vous empêche de faire de l'élevage de bétail. Vous en avez déjà fait en quantité, d'ailleurs.

Tout à l'heure, mon collègue Dubois vous demandait pourquoi vous aviez baissé votre production de porc de 54 à 25 p. 100. J'imagine que c'est parce que c'était plus intéressant et plus payant de faire des céréales. Cela demandait moins de travail que le porc. Evidemment la production s'est déplacée. Mais rien ne vous empêche de le faire. Déjà vous avez un prix avantageux comparativement aux gens de l'Est du Canada, aux gens du Québec par exemple. Il y a une différence, je pense, d'environ une vingtaine de dollars la tonne de grain pour l'orge, en dehors du tarif du Nid-de-Corbeau.

Mr. Jones: Did you understand what I said about cattle being \$8 per hundred higher in Montreal than in Regina? Is that an equal price in your mind? You talk about feed grain being equal price. If feed grain is equal price, and you get \$8 a hundred more for your steer, how do I compete with you? We are talking about fairness, are we not? We are talking what the market is, and that is what the market is.

M. Ostiguy: Vous voulez dire pour votre transport?

Mr. Jones: Yes. I have a problem explaining the grain prices because our grain prices on the Prairies are so distorted by our system. Our suppliers have no access to market. We are trying to change that. There are some things being done. But we will find our barley being underpriced and overpriced.

We hope that a good rail system would change this. You know, that is the objective of many of us who raise both grain and cattle, a good rail system.

[Translation]

M. Ostiguy: *Thank you, Mr. Chairman.*

Le président: Si tout le monde est aussi bref que M. Mayer, nous n'aurons aucun problème.

Mr. Ostiguy: Mr. Jones, you seem to be blaming the bill which is presently before the House for the social and economic deterioration you are experiencing or claim to be experiencing in the west.

I find this a little odd because in your submission on page 6 you state that if we subsidized the railways, there would be a distortion and a serious imbalance between grain producers and the breeding industry.

My question is the following. In the west, your production costs for grain to feed livestock is already lower than the costs which producers in eastern Canada face, even without the Crow's Nest. Personally, I see nothing stopping you from breeding livestock at the present time. What producers in the east wanted was to have a competitive price for grain, which means that production costs should be equal in both the east and the west. I think the bill seeks to create a balance, a total equity between eastern and western Canada. Nothing prevents you from breeding livestock. In fact, you have already done so in large quantities.

Earlier, my colleague, Mr. Dubois asked you why you have lowered pork production from 54% to 25%. I imagine it was because it is more interesting and lucrative to produce grain. It requires less effort than pork. Obviously, production shifted. But nothing bars you from doing so. You already have a price advantage in comparison with eastern Canada, with Quebec, for example. There is a difference, I believe, of about twenty dollars per tonne in the case of barley, without taking into account the Crow's Nest rate.

M. Jones: Avez-vous compris ce que j'ai dit concernant le fait que le bétail coûte \$8 de plus le cent livres à Montréal qu'à Regina? Est-ce que vous considérez cela comme un prix uniforme? Si le prix des céréales fourragères est uniforme et que vous pouvez obtenir \$8 de plus le cent livres quand vous vendez un bouvillon, comment est-ce que je peux vous faire concurrence? Nous parlons d'équité, n'est-ce pas? Nous parlons de la réalité du marché et voilà la situation telle qu'elle est.

Mr. Ostiguy: Do you mean in terms of transportation?

M. Jones: Oui. J'ai de la difficulté à expliquer le prix des céréales parce que nos prix dans les Prairies sont tellement déformés par notre système. Nos fournisseurs n'ont aucun accès au marché. Nous tentons de changer cela. On est en train de prendre certaines mesures. Mais nous verrons que le prix de notre orge sera trop bas ou trop élevé.

Nous espérons qu'un bon système de transport ferroviaire changera cette situation. Vous savez, c'est l'objectif d'un grand nombre d'entre nous qui produisons et du bétail et des céréales, un bon système de transport ferroviaire.

[Texte]

But if I must have the same input cost to raise a pound of beef as the man in your constituency in Quebec, and he is going to get \$8 a hundred more for a 1,200 pound steer—which is \$96 more than I am going to get—then I am going out of business. It is just that simple. There is not that much profit in livestock production.

That is what Mr. Gilson tried to address. That is what we are trying to address today. The word is “fair”. As Charlie said a minute ago, the tilt has been this way for a long time. Yet, because of our grain marketing system in the Prairies, our industry has survived; we have had lots of grain.

Lots of times it could not get to market. We have been like a yo-yo in our production in the Prairies because we had no . . . You know, world markets have nothing to do with the price of grain on the Prairies. We have a little basin there in which things are priced entirely out of all relation to anything else. They are way higher, or way lower than world market prices. We will address this with a freight system.

I remember in the early 1970s when we bought barley at three bushels for \$1.00. And I can remember when we paid more for barley than if we could have had the Crow rate to bring barley in from France. I can remember when we were paying \$3.60 for barley, when French barley was dropped in Montreal for \$2.25. If we had had the Crow rate to take it back, we could have had barley grown in France cheaper than we could buy barley from five miles down the road.

We do some strange things on the Prairies. Do not think I am blaming you for our problems.

• 1525

M. Ostiguy: Un peu plus loin dans votre mémoire, monsieur Jones, vous dites ceci:

Si la subvention était directement versée aux céréaliculteurs, comme l'a recommandé M. Gilson et comme nous le proposons, l'élevage ne serait pas pénalisé et les contribuables s'en trouveraient avantagés.

Que voulez-vous dire? Les contribuables sur le marché d'exportation ou les contribuables canadiens?

Mr. Gracey: Domestic market.

Mr. Ostiguy: Domestic market?

Mr. Gracey: Yes. Plus whatever residual we could do. If we have the reins taken off and can produce for the American market, we will do that too.

M. Ostiguy: Mais tout à l'heure, M. Jones a expliqué qu'il vous en coûtait moins cher pour expédier le boeuf à Los Angeles que pour l'expédier à Montréal. Est-ce que vous avez cherché à développer ce marché-là? Est-ce que c'est un marché que vous avez développé?

Mr. Jones: Yes, we are working on that market but right now we are under the constraints of the American's meat

[Traduction]

Mais si je dois faire face aux mêmes coûts pour produire une livre de boeuf qu'un producteur dans votre comté au Québec et que le producteur québécois recevra \$8 de plus le cent livres pour un bouvillon de 1,200 livres—c'est-à-dire \$96 de plus que moi—je vais cesser de produire. C'est aussi simple que cela. L'élevage du bétail n'est pas très rentable.

C'est ce que M. Gilson essayait d'expliquer. C'est ce que nous essayons d'expliquer aujourd'hui. Le mot clé est «équité». Comme le disait Charlie il y a une minute, cette tendance existe depuis longtemps. Mais à cause de notre système de mise en marché des céréales dans les Prairies, notre industrie a survécu; nous avons produit beaucoup de céréales.

Souvent, les céréales ne pourraient pas se rendre sur le marché. Notre production dans les Prairies a énormément fluctué parce que nous n'avions pas . . . Vous savez, les marchés mondiaux n'ont rien à voir avec le prix des céréales dans les Prairies. Nous sommes dans une petite enceinte où les prix sont établis sans aucun rapport à quoi que ce soit. Les prix sont soit beaucoup plus élevés, soit beaucoup plus bas que ceux des marchés mondiaux. Nous voulons régler ce problème au moyen d'un bon système de transport.

Je me souviens qu'au début des années 1970 nous achetions l'orge à \$1 pour trois boisseaux. Je me souviens aussi de l'époque où nous payions l'orge plus cher que si nous avions pu appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau pour faire venir de l'orge de la France. Je me souviens que nous payions l'orge \$3.60, alors qu'à Montréal l'orge française se vendait à \$2.25. Si nous avions pu utiliser le tarif du Nid-de-Corbeau pour le faire venir ici, nous aurions pu acheter à meilleur marché de l'orge cultivée en France que de l'orge cultivée à cinq milles d'ici.

Nous faisons des choses bien étranges dans les Prairies. Ne croyez pas que je vous tienne responsable de nos problèmes.

Mr. Ostiguy: Further along in your paper, Mr. Jones, you mention the following:

If the grant was paid directly to the grain producers, as suggested by Mr. Gilson and as we recommend, cattle farmers would not be penalized and the taxpayers would be favoured.

What do you mean? The taxpayers of the export market or Canadian taxpayers?

M. Gracey: Sur le marché intérieur.

M. Ostiguy: Sur le marché intérieur?

M. Gracey: Oui. En plus de tout supplément dont nous pourrions tirer profit. Si la voie était libre et si nous pouvions alimenter le marché américain, nous n'hésiterions pas un instant.

Mr. Ostiguy: But, Mr. Jones has already said it was less costly for you to ship cattle to Los Angeles than to Montreal. Have you tried to develop the market? Is it a market you have developed?

M. Jones: En effet, nous nous efforçons de développer ce marché, mais, actuellement, nous sommes limités par la loi

[Text]

import law which we warned this present government about when our import law was enacted. At the time Canada made the import law in Canada had we allowed the same amount of meat per capita into Canada as the U.S. did, the U.S. would have struck Canada from their list but at that time it was politically expedient to have what they call a made in Canada policy and it was made in Canada but it was awful hard on some producers and we can only look at that market if we can some way and we are going to need your help on that if somehow we can get out of this restriction with the U.S. Then, of course, it is going to be who can produce the cheapest who will have the market and regional advantages will come into play. The west has some areas of high rainfall and short growing seasons that have tremendous potential in red meat production because a big part of the red meat production in the west half of the United States is dependent on irrigation water and they pump that irrigation water with some type of power and if power, as my friend suggests, continues to escalate, the livestock industry in the U.S. will move back towards the river markets where it traditionally was in Iowa and Indiana and the production in western Canada will be that much closer to the big populations of the east but I cannot foretell all these things so I am not really here today to discuss a big increase in the west. What I am here to explain to you in our opinion we could see a 50% reduction of the production we have in the Prairie basin now.

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur Ostiguy.

And I call on Mr. Les Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask whether or not the Canadian Cattlemen's Association their submission is comparing their position as livestock producers as compared to livestock producers in the United States, livestock producers in eastern Canada and I am wondering if you took a look at this situation the position that the grain producers are in. I do not understand why the grain producers should be interested in selling you grain for less than they can get on the export market: 75% to 80% of our production is export; 15% to 20% is feed grain; 5% human consumption in Canada.

By the way, and on a point of order, Mr. Chairman, I would like to ask if the witnesses are willing to table with the committee the studies they have done and that they say Mr. Althouse has read, especially the one where Prairie feeders pay higher than the Canadian Wheat Board price. Is it not correct, except for a couple of very brief periods, that the feed grain price on the open market has always been significantly below the Wheat Board price? Is that not true?

[Translation]

américaine sur l'importation de la viande contre laquelle nous avons prévenu le gouvernement actuel lors de l'adoption de notre loi sur les importations. Lorsque le Canada a adopté la loi sur les importations entrant au Canada, si nous avions accepté que les États-Unis exportent autant de viande par habitant au Canada que le Canada en exporte aux États-Unis, les Américains nous auraient-ils rayés de leur liste. Cependant, à l'époque, il était politiquement indiqué d'avoir comme politique de faire faire au Canada et c'est ce qui s'est produit; toutefois, certains producteurs en ont souffert énormément et il ne nous reste qu'à nous tourner en quelque sorte vers ce marché et votre aide sera précieuse si nous voulons nous affranchir de cette restriction imposée par les États-Unis. Ensuite, évidemment, le marché appartiendra à celui qui pourra produire à meilleur marché et les avantages régionaux entreront en ligne de compte. Dans certaines régions de l'Ouest, les pluies sont abondantes et les campagnes agricoles courtes; les conséquences sont énormes sur la production de viande rouge parce qu'une partie importante de cette production dans l'ouest des États-Unis est tributaire de l'irrigation; ils irrigent leurs terres en pompant l'eau au moyen d'une certaine forme d'énergie et si, comme mon ami le donne à entendre, le prix de l'énergie continue de monter, l'industrie américaine du bétail reviendra vers les marchés fluviaux de l'Iowa et de l'Indiana où elle se trouvait jadis, ce qui rapprochera d'autant la production de l'ouest du Canada des grands centres démographiques de l'Est. Cependant, tout ceci est impossible à prédire et ma présence devant vous n'a pas pour but d'envisager un accroissement important dans l'Ouest. Je suis ici pour vous expliquer que, selon nous, nous pourrions être témoins d'une réduction de 50 p. 100 de la production actuelle des provinces des Prairies.

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Ostiguy.

La parole est à M. Les Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à la Canadian Cattlemen's Association si, dans son mémoire, elle compare la situation de ses membres comme producteurs de bétail à celle des producteurs de bétail des États-Unis et de l'est du Canada et je me demande si elle a envisagé la situation des céréaliculteurs. Je comprends mal pourquoi les céréaliculteurs désiraient obtenir moins pour leurs céréales que ce qu'ils touchent sur le marché des exportations: nous exportons de 75 p. 100 à 80 p. 100 notre production; les cr??céréales fourragères interviennent pour 15 p. 100 à 20 p. 100; 5 p. 100 l'alimentation humaine au Canada.

Incidemment et concernant un point d'ordre, monsieur le président, j'aimerais demander aux témoins s'ils sont prêts à déposer devant le comité les études qu'ils ont effectuées et que, selon eux, M. Althouse a lues, en particulier celle où ils affirment que les éleveurs des Prairies paient davantage que le prix de la Commission canadienne du blé. N'est-il pas exact, qu'au cours de deux périodes très courtes, que le prix des céréales fourragères sur le marché libre a toujours été beaucoup moins élevé que le prix de la Commission canadienne du blé? Est-ce vrai?

[Texte]

Mr. Jones: Your figure first of 75% on feed grains is incorrect.

Mr. Benjamin: I said that 75% of our production is exported.

Mr. Jones: Yes. We do not export 75% of our feed grains. We consume more than 50% of our feed grains. Mr. Althouse has seen the figures which we have taken from various feedlots, what they pay the average monthly prices and what the net return was, and as I mentioned earlier, you can find n° 10-year period where the cattle feeders of the west did not return more for number one beef barley to the producer than the board, but we could not have consumed all that grain so I am not saying that we are the only market.

• 1530

What I am saying is we have been looked at by many people as a market of last resort. There are producers on the Prairies who are smarter than that, who look down the road and see the hog industry and the feedlot industry and say, this guy is here good years and bad. He is not going to change his mind because some politician says we will not let our grain into your country any more, or because some tariff in some other part of the world will change it. Many feed grain producers look at the livestock industry as a first market and in our Province of Saskatchewan, that is not common but it is very common in the Province of Alberta. All we have ever asked is to be treated fairly. One simple word, equal and fair.

Mr. Benjamin: So you want to be treated fairly as compared to the livestock producers in other parts of Canada and in the United States, but you want to do it at the expense of the green producers.

Mr. Jones: No.

Mr. Benjamin: Well, is that not the result: when they lose the Crow, they lose \$20 to \$35 a tonne.

Mr. Jones: They do not lose \$35 a tonne if you pay the producer the money. He has his choice. That is why I find this option which has come up now infallible. Where could you find a better option than you making your choice? Many people in the west now, and I presume the pools are going to make a presentation before this committee, say their producers think it should be paid to the railroad. That is just fine. You give them the option and they sign the ticket, pay the railroads.

Mr. Benjamin: Neat form of coercion. They have a freedom of choice to lose their branch line, to pay higher freight rates, to lose their shipping point. Some freedom of choice. Of course they are going to take the money. What the hell else can they

[Traduction]

M. Jones: Tout d'abord, concernant les céréales fourragères, votre chiffre de 75 p. 100 est inexact.

M. Benjamin: J'ai dit que nous exportons 75 p. 100 de notre production.

M. Jones: Soit. Nous n'exportons pas 75 p. 100 de nos céréales fourragères. Nous en consommons plus de 50 p. 100. M. Althouse a parcouru les données qui proviennent de divers parcs d'engraissement concernant les prix mensuels moyens qui sont versés et le rendement net et, comme je l'ai déjà mentionné, il n'existe aucune période de 10 ans au cours de laquelle les éleveurs de bétail de l'Ouest n'ont pas versé au producteur plus que la Commission pour l'orge de provende de première qualité; cependant, nous n'aurions pu consommer toutes ces céréales. Je ne prétends donc pas que notre marché soit l'unique marché.

Ce que je veux dire, c'est que de nombreuses personnes nous ont considérés comme un marché de dernier recours. Il y a dans les Prairies certains producteurs qui sont plus malins que ça, ils portent leurs regards sur le coin, ils voient ce qui se passe dans l'industrie porcine et l'industrie du grain de provende et ils se disent: voici un type qui est toujours là, bon an mal an. Il ne va pas changer d'avis parce qu'un politicien quelconque a déclaré «nous ne laisserons plus entrer dorénavant notre grain dans votre pays», ou en raison d'un tarif quelconque, dans quelque autre partie du monde. De nombreux producteurs de grain de provende considèrent l'industrie du bétail comme un marché prioritaire, et dans notre province de la Saskatchewan ce n'est pas très courant, mais c'est très courant dans la province de l'Alberta. Tout ce que nous avons jamais demandé, c'est d'être traités sur un pied d'égalité. C'est tout, égalité et justice.

M. Benjamin: Ainsi vous désirez être traités sur un pied d'égalité par comparaison aux éleveurs de bétail des autres parties du Canada et des États-Unis, mais vous êtes prêts à ce que cela se fasse aux dépens des producteurs de fourrage.

M. Jones: Non.

M. Benjamin: Pourtant, n'est-ce pas la conséquence? En perdant le Nid-de-Corbeau, ils perdent 20 dollars à 35 dollars par tonne.

M. Jones: Ils ne perdent pas 35 dollars par tonne si vous donnez l'argent au producteur. Il est libre de choisir. C'est la raison pour laquelle je trouve que l'option qui se présente est sans défaut. Où trouverez-vous une meilleure option que celle qui vous laisse libre de votre choix? Il y a maintenant dans l'Ouest quantité de gens, et je pense que les coopératives céréalières feront une présentation à ce sujet devant ce Comité, qui disent que leurs producteurs estiment qu'il faudrait que cet argent soit payé aux chemins de fer. Et c'est parfait comme ça. Vous leur donnez cette option et ils donnent leur approbation, payez les chemins de fer.

M. Benjamin: Jolie forme de contrainte. Ils sont libres de choisir de perdre leur ligne d'embranchement, de payer des frais de transport plus élevés, de perdre leur point d'expédition... quelle liberté de choix!... Bien sûr qu'ils vont

[Text]

do? Some freedom of choice. Did the Cattlemen's Association take into consideration . . . All the cattlemen I know are people of their word. They are good neighbours. They make a bargain, they make a contract, they live up to it. The bargain for grain producers since 1925, subsequent to 1897 when most of the provisions of the Crow rates were taken away from them, all that was left was grain and grain products . . .

The railroads—both railroads, but in this instance I will use Canadian Pacific . . . part of the deal now allows Canadian Pacific Limited to hold 13,400,000 acres of mineral rights, coal and oil and natural gas, which we gave them in exchange for building the transcontinental line and the Crowsnest Pass line. A total of 43 million acres from the federal government and the Province of British Columbia and some municipalities. So Pan Canadian Oils in the three years, 1979, 1980, 1981, returned over \$500 million to Canadian Pacific. From 1970 to 1980, in addition to that the railroads were provided with \$1.6 billion for hopper cars, boxcar repairs, branchline subsidies and branchline rehabilitations. The hopper cars saved them \$120 million a year in interest charges. The mythology is that the railroads have never lost money hauling grain, or anything else for that matter. Why do you insist on picking on the grain producers along with some of these big corporations who want to pick out the grain producers as the villain of the piece, when we have paid and repaid? You go along with wanting to have them lose the only damn thing they have left. Your problem is price for your livestock. The problem of the grain producer is his price. If you look at the drop in grain prices and the increase in their cost of production, the drop is in net farm income from grain, every damn year for the last three years. And you want to add another minimum \$600 million a year to the cost of production for grain producers.

Mr. Gracey: It is going to be paid to the producers. Is that not on the record?

Mr. Benjamin: No.

Mr. Gracey: Would you explain to us why you want to pick on the livestock producer?

Mr. Benjamin: I am not. It is not your fault. With the price you get for your livestock it is not your fault.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin. Order. Your time is up. I will give you a chance if you want to say something.

[Translation]

prendre cet argent. Que peuvent-ils bien faire d'autre? Est-ce que l'Association des producteurs de bovins a pris en considération . . . Tous les producteurs de bovins que je connais sont gens de parole. Ils sont ce qu'on appelle «de bons voisins». Quand ils font un marché, quand ils signent un contrat, ils s'y tiennent. Dans l'accord qui s'applique aux producteurs de grain depuis 1925, à la suite de 1897 où la plupart des avantages liés aux tarifs du Nid-de-Corbeau leur ont été enlevés, tout ce qui leur restait alors, c'était les grains et leurs dérivés . . .

Les chemins de fer, les deux compagnies, en fait, mais dans le cas présent je parlerai du Canadien Pacifique . . . Une partie du marché convenu accorde maintenant au Canadien Pacifique Limité la possession de 13,400,000 acres de droits miniers, en charbon, en pétrole et en gaz naturel, que nous avons donnés en contrepartie de la construction de la ligne transcontinentale et de la ligne du Pas du Nid-de-Corbeau. Au total, c'est 43 millions d'acres de la part du gouvernement fédéral, de la province de la Colombie-Britannique et de quelques municipalités. Et ainsi la *Pan Canadian Oils*, au cours des trois années 1979, 1980 et 1981, a rapporté plus de 500 millions de dollars au Canadien Pacifique. De 1970 à 1980, outre ce qui précède, les chemins de fer ont reçu 1,6 milliard de dollars en trémies, en réparations de wagons couverts, en subventions pour embranchements et en remises en état d'embranchements. Les trémies ont permis à cette compagnie d'économiser 120 millions de dollars par an en frais d'intérêts. La légende veut que les chemins de fer n'ont jamais perdu d'argent dans le transport du grain, ou d'ailleurs dans quoi que ce soit. Pourquoi insistez-vous donc pour vous en prendre aux producteurs de grain en même temps que certaines de ces grosses compagnies qui tiennent à pointer du doigt les producteurs de grain pour leur attribuer le rôle du méchant personnage, alors que nous avons payé et encore payé? Vous continuez à vouloir leur faire perdre la seule malheureuse chose qui leur reste. Votre problème est le prix que vous demandez pour votre bétail. Le problème du producteur de grain est aussi son prix. Si vous considérez la chute des prix du grain et l'augmentation des coûts de production, c'est une perte nette de revenu agricole tiré du grain pour chaque maudit exercice de ces trois dernières années. Et vous voulez encore ajouter un minimum de 600 millions de dollars par an aux coûts de production des producteurs de grain.

M. Gracey: Cela sera payé aux producteurs. N'est-ce pas ce qui a été déclaré?

M. Benjamin: Non.

M. Gracey: Voudriez-vous nous expliquer pourquoi vous cherchez à vous en prendre aux producteurs de bétail?

M. Benjamin: Je ne le fais pas. Ce n'est pas votre faute. Avec le prix que vous tirez pour votre bétail, ce n'est pas votre faute.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je vous rappelle à l'ordre. Votre temps de parole est échu. Je vous laisserai une autre occasion de parler si vous avez quelque chose à dire.

[Texte]

Mr. Jones: Well, I was only going to say that the railroads were here when I was born. I did not give them anything!

Mr. Benjamin: Your dad did!

• 1535

Mr. Jones: I have no qualms with that. I am disappointed that you have taken the philosophy that what the livestock man wants is to hurt the grain farmers. I mentioned before that I am a grain farmer, so are most of my neighbours.

What we have always said is that there is a Crow benefit and you cannot just throw it away, because we have got it built into our land prices and everything else in the west. We price our land on what our net production will be, and what the speculators think that it might be worth in another time, and we have overpriced our land in the Prairies. I know the province of Saskatchewan was the only place in North America last year where the price of land did not go down. So I have not got any idea of what the price of what they are growing is.

Mr. Benjamin: Will this not force the price of land down.

Mr. Jones: I would not be surprised. I have boys and I am not really enthusiastic about telling them that they can have some land that they could not possibly ever pay for because some mythology was built up over a period of time that no matter how much trouble they got into, somebody would bail them out.

We want the grain producer to have his Crow benefit and we have explained that many times. I am sorry you did not understand. We do not want to take anything away from anyone. If it is the desire of the Government of Canada that the livestock industry disappear on the Prairies, so be it. As an individual, I am a survivor; I will be around anyway. But as for the industry, the jobs, and our small towns on the Prairies, this is a devastating piece of legislation.

The Vice-Chairman: Thank you, sir. I now call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Jones, you talked of the negative effect that you see in this bill on the livestock industry. You talked about ten of your packing houses being closed, and probably the result of this legislation would trigger the closing of five more.

To a large extent that view is shared by Mr. Child, the President and Chief Executive Officer of Burns Foods Limited. However, the president of Canada Packers Inc., if I may quote him—assuming that he is quoted accurately in the June 20th edition of *Agriweek*—has stated as follows:

[Traduction]

M. Jones: Eh bien, pour ma part, je voulais seulement dire que les chemins de fer se trouvaient là au moment où je suis né. Je ne leur ai rien donné du tout!

M. Benjamin: C'est votre père qui l'a fait!

M. Jones: Je n'ai pas de scrupules à ce sujet. Je suis déçu de voir que vous vous êtes mis en tête que l'éleveur veut faire écopier le producteur de grain. J'ai déjà mentionné que je suis moi-même un producteur de grain, tout comme la plupart de mes voisins.

Ce que nous avons toujours dit, c'est qu'il y a un avantage aux tarifs du Nid-de-Corbeau et qu'on ne peut pas tout simplement les éliminer, parce que nous en avons tenu compte en établissant les prix de nos terres et tous les autres prix dans l'Ouest. Nous fixons le prix de nos terres en fonction de ce que sera notre production nette et de ce que les spéculateurs croient qu'elles pourraient valoir à un autre moment, avec comme résultat que nous avons surévalué nos terres dans les Prairies. Je sais que la Saskatchewan est le seul endroit en Amérique du Nord qui n'a pas connu une baisse du prix des terres l'an dernier. Je n'ai donc pas la moindre idée du prix de ce qu'on y produit.

M. Benjamin: Cela ne fera-t-il pas baisser le prix des terres?

M. Jones: Je ne serais pas surpris. J'ai des garçons et je ne suis pas vraiment enthousiasmé à l'idée de leur dire qu'ils peuvent disposer de terres qu'ils ne pourront peut-être jamais payer parce qu'il s'est développé depuis déjà un certain temps un mythe suivant lequel peu importe les difficultés dans lesquelles ils se trouveront, quelqu'un viendra assurer leur sauvetage.

Nous voulons que les producteurs de grain profitent des avantages du Nid-de-Corbeau et nous l'avons expliqué à plusieurs reprises. Je regrette que vous n'ayez pas compris. Nous ne voulons rien enlever à personne. Si c'est le souhait du gouvernement du Canada que l'industrie de l'élevage du bétail disparaisse des Prairies, qu'il en soit ainsi. En tant qu'individu, je survivrai; je serai encore là. Mais pour l'industrie, les emplois et nos petites villes des Prairies, ces dispositions législatives auront un effet dévastateur.

Le vice-président: Merci, monsieur. Je cède maintenant la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Jones, vous avez parlé de l'effet néfaste qu'aura selon vous ce projet de loi sur l'industrie de l'élevage du bétail. Vous avez parlé de la fermeture d'environ dix de vos établissements de conditionnement, et de la fermeture probable de cinq autres si ce projet de loi était adopté.

Cette opinion est partagée dans une grande mesure par M. Child, président et chef de la direction de *Burns Foods Limited*. Toutefois, le président de *Canada Packers Inc.*, si je puis me permettre de le citer—en supposant que ses propos sont fidèlement rapportés dans la livraison du 20 juin de *Agriweek*—a déclaré ce qui suit:

[Text]

Val Stock, President of Canada Packers Inc., says Bill C-155 will have an entirely neutral effect on our company and on the industry in general. He predicts only a slightly negative effect on the western industry.

How do you explain that difference in views, Mr. Jones?

Mr. Jones: One is an eastern-based company and the other is a western-based one.

Mr. Mazankowski: Is that the only reason?

Mr. Jones: I have not had a chance to talk with the man from CP about it, but it is one of the basic ones. CP will continue to kill their share of production, no matter where it is produced. Also, it is one of many companies in Canada that have become so politically sensitive that they hate to get into any tip-dipsy-doodling. We just about do not build a plant anymore that does not have a DREE grant, or some type of government involvement in it.

As Canadians, many people—and I think it is kind of sad—have somewhat learned it is better to not have an opinion. We might become in another 100 years a completely opinionless race of people.

Mr. Mazankowski: Are you suggesting then that irrespective of what the bill will contain in its final analysis, that a firm like Canada Packers will not affect it, particularly as it relates to its operations in western Canada. Are you saying that it may very well transfer its operations from the west into other parts of Canada?

Mr. Jones: It might, but it has been interesting to watch what they have done lately. They have increased their production capacity where the stabilization programs have got strong and it looks like they might distort production somewhat.

Traditionally, CP has looked at the Prairie basin as a cow-killing operation, and no one in the higher echelon of Canada Packers, I do not think, has ever been convinced that the west will ever be allowed to grow in its livestock production. Our plant in Moosejaw is set up as a cow-killing venture. We will always have cows on the Prairies because there is a goodly amount of land that cannot be used for anything else. When you look at increased production, I do not know.

I know that Burns feels strongly that we can compete in world markets. We have the technology; genetically our cow herd in Canada is at least 10 years ahead of the Americans. In the feeding industry, I do not think we are quite as far along as they are; but in many, many places we are away.

CP today knows that their basic problems are internal problems. We take a steer at Moose Jaw, Saskatchewan and

[Translation]

Val Stock, président de *Canada Packers Inc.* a affirmé que le projet de loi C-155 aura un effet entièrement neutre sur sa compagnie et sur l'industrie en général. Il ne prévoit qu'un léger effet négatif sur l'industrie de l'Ouest.

Comment expliquez-vous cette divergence d'opinions, monsieur Jones?

M. Jones: Il s'agit dans un cas d'une compagnie située dans l'Est et dans l'autre cas d'une compagnie établie dans l'Ouest.

M. Mazankowski: Est-ce la seule raison?

M. Jones: Je n'ai pas eu l'occasion de discuter de la question avec le président de CP, mais c'est certainement l'une des raisons fondamentales. CP continuera d'abattre la même quantité de bétail, peu importe où il est produit. En outre, c'est l'une des nombreuses compagnies au Canada qui sont devenues si sensibles aux questions politiques qu'elles ne tiennent absolument pas à s'associer à quelque manœuvre que ce soit. Nous ne construisons pratiquement plus aucune usine qui ne bénéficie d'une subvention du MEER ou d'une autre forme d'intervention gouvernementale.

Nombreux sont les Canadiens qui ont quelque sorte appris—et je crois que c'est plutôt regrettable—qu'il est mieux de ne pas avoir d'opinion. Nous pourrions bien devenir dans cent ans une race complètement dépourvue d'opinions.

M. Mazankowski: Est-ce que vous laissez entendre, dans ce cas, que peu importe ce que le projet de loi contiendra en dernière analyse, une compagnie comme Canada Packers n'exercera aucune influence, notamment en ce qui concerne ses activités dans l'Ouest canadien? Est-ce que vous voulez dire qu'elle pourrait bien transférer les activités qu'elle exerce dans l'Ouest vers d'autres parties du Canada?

M. Jones: C'est possible, mais il a été intéressant de surveiller ce qu'ils ont fait dernièrement. Ils ont accru leur capacité de production là où les programmes de stabilisation ont pris de l'ampleur et il semble qu'ils pourraient apporter certains changements sur le plan de la production.

CP a toujours considéré le bassin des Prairies comme un lieu d'abattage des bovins, et personne à la haute direction de Canada Packers, j'en ai bien l'impression, n'a jamais été convaincu que l'Ouest aura un jour la possibilité d'élargir sa production de bétail. Notre usine de Moosejaw est une usine d'abattage des bovins. Nous aurons toujours des bovins dans les Prairies, parce qu'il existe un grand nombre de terres qui ne peuvent servir à autre chose. Pour ce qui est d'accroître la production, je ne sais pas.

Je sais que Burns croit fermement que nous pouvons soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Nous disposons de la technologie; génétiquement, nos troupeaux de vaches au Canada sont au moins dix ans en avance sur ceux des Américains. Dans l'industrie de l'alimentation du bétail, je ne crois pas que nous soyons rendus aussi loin qu'eux mais dans beaucoup, beaucoup d'endroits nous sommes très avancés.

Aujourd'hui, le CP sait que ses principaux problèmes sont d'origine interne. Si nous prenons livraison d'un bouvillon à

[Texte]

we can export him to Minneapolis and pay the duty to get him across the border and we can bring him back into Toronto and pay the duty and bring him back, and kill him cheaper than we can in Canada. That is just a fact of life. The killing and processing costs in Canada have got so far out of line with the Americans that they do not see much growth potential unless something changes in our system. And I do not know exactly what it is going to be.

We have seen big packing houses in the U.S. close. We have seen new ones open. I will admit that part of our packing house industry in western Canada is old and antiquated. CP has been making some moves in Ontario to move into newer plants. That is why possibly that this debate is so important. If we ever get this over and behind us, whether the production would be in the west or the east or where, at least outfits like CP can start making long-term plans to improve the productivity of their facilities.

The Vice-Chairman: You are out of time, I am sorry, Mr. Mazankowski. I would like to . . .

Mr. Mazankowski: I have just one very short question.

The Vice-Chairman: Make it short.

Mr. Mazankowski: You made reference to the fact that there was a built-in capitalization in the price of land in western Canada as a result of the Crow. Could you give us a dollar figure per acre, on an average? Well, you have made the statement. You have obviously based it on some realistic analysis.

Mr. Jones: Well, I think Mr. Gilson drew the same conclusion and anyone who has looked at it builds the conclusion.

If you take land in my area, which has a 22 or 23 bushel per acre every second year production capacity, trading at \$500, you have to say that something was worth something. One thing that is buried in there is the price of the quota, because in our area you can grow all you can produce because you are only growing on 50% of your acres. And so that quota is built into value.

And that is why I do not think that anyone who tackled the Crow could get up one day and say, listen, it is gone. Because a young man who purchased land yesterday purchased land that had a value built into it for both the Crow and the marketing system we have, which gives him the allowance to sell on so many acres. We have thousands of acres in Saskatchewan, as I mentioned before, that have turned alkalai or are rocks and

[Traduction]

Moose Jaw, en Saskatchewan, nous pouvons l'exporter aux États-Unis, à Minneapolis, après avoir payé les droits de douane à la frontière, puis le reprendre, acquitter de nouveau les droits de douane et le transporter à Toronto; de cette manière, nous pourrions faire abattre cet animal pour un prix inférieur à celui exigé au Canada. Voilà où en sont les choses. Étant donné que les frais d'abattage et de transformation sont beaucoup plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, nos perspectives de croissance vont demeurer peu encourageantes, à moins que nous ne changions quelque chose dans notre système. Je ne sais pas exactement ce qui sera changé.

Comme nous l'avons vu, de vastes établissements de conditionnement ont été fermés aux États-Unis. De nouvelles installations ont été ouvertes. Je reconnais qu'une partie de nos établissements de conditionnement de l'Ouest canadien sont désuets. En Ontario, le CP a effectué des démarches en vue de s'installer dans des établissements plus neufs. Voilà pourquoi les discussions actuelles peuvent revêtir une telle importance. Si nous pouvons régler ce problème une fois pour toutes, peu importe si les opérations de production sont effectuées dans l'Ouest, dans l'Est ou ailleurs, des compagnies comme la CP pourront, tout au moins, commencer à élaborer des plans à long terme afin d'augmenter la productivité de leurs installations.

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski. Votre temps est écoulé. J'aimerais . . .

M. Mazankowski: Il me reste une dernière petite question à poser.

Le vice-président: Soyez bref.

M. Mazankowski: Vous avez signalé que, dans l'Ouest canadien, la valeur des terrains comporte, en soi, un montant de capitalisation qui résulte de l'application du tarif du Nid-de-Corbeau. Pourriez-vous nous donner, en dollars, un montant moyen par acre de terre? En vérité, vous l'avez affirmé. Vous avez sûrement dû vous fonder sur une analyse sérieuse.

M. Jones: Il me semble que M. Gilson a tiré la même conclusion. D'ailleurs, toute personne qui a étudié la question en vient à cette conclusion.

Si nous prenons le cas des terrains dans ma région, dont la capacité de production est de 22 ou de 23 boisseaux par acre à tous les deux ans et dont la valeur marchande est de \$500, nous sommes obligés de conclure que cela a une certaine valeur. Le prix des contingents de production est un élément indissociable de la valeur des terrains puisque, chez nous, les gens peuvent vendre tout ce qu'ils cultivent, étant donné qu'ils cultivent seulement 50 p. 100 de leurs terres. Par conséquent, les contingents ajoutent à la valeur des terrains.

C'est pourquoi je ne crois pas qu'un jour, un particulier qui a dû se soumettre à la Loi du Nid-de-Corbeau puisse en contester les effets. Par exemple, un jeune homme qui aurait acheté un terrain hier détient, dans les faits, un terrain dont la valeur est augmentée par l'application de la Loi du Nid-de-Corbeau et par notre système de commercialisation, qui lui permet de revendre un certain nombre d'acres. Comme je l'ai déjà dit, nous avons, en Saskatchewan, des milliers d'acres de

[Text]

hills and do not grow anything. They are only farmed for their quota value, just to get access to the marketplace.

The Vice-Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

I will be very brief. I just want to make sure that the committee and myself in particular have your information, your facts and figures straight in my own mind.

You made the comment in your brief that the livestock industry in western Canada, if the bill is passed in its original form, would be devastated. I think that is the term you used. That is pretty strong language. The devastation that you talk about, is that the 50% reduction in the packing plants that are already on the Prairies? Could you elaborate on that?

Mr. Jones: If we drop our production base further from where we are now, we will lose some plants. And as you lose some plants, you lose some of the competitiveness that you have in the marketplace. Each one of these things somewhat snowballs.

I think in the last two years, we have seen more land broke in various parts of Saskatchewan than many, many people my age can ever remember. Most of the breaking was done before I was a boy, and we have gone through a long period of time when there was not much. Now, the last two or three years, we are starting to see some distortions take place again and we are seeing it happen all over again.

I do not think, Canadawide, the total production will change much. But we will see it move out of the Prairie basin. It will never disappear because there is some land that is good for nothing else and there is growing technology on how to use byproducts even from grain. But the Diefenbaker dam and the irrigation project in our province is a prime example. It has never done what it could do because it has been throttled from the beginning. A system that would not allow you to sell more that you could grow off irrigated land than you could sell if you grew it off dry land!

Mr. Murta: Just further to that, and a comment.

• 1545

I do not think there is anybody on the committee who would be in favour at all—regardless of what part of the country we come from—of having the livestock industry in the west being

[Translation]

terrain qui sont devenus incultes sous l'effet de l'alcalisation ou qui se composent de roches et de collines et qui sont impropres à la culture. Nos gens cultivent la terre uniquement pour satisfaire aux mesures de contingentement, afin d'offrir des produits sur le marché.

Le vice-président: Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Je serai très bref. Je veux seulement m'assurer que les membres du comité, mais surtout moi-même, comprennent clairement les renseignements, les faits et les chiffres que vous avez fournis.

Dans votre mémoire, vous avez mentionné que l'industrie du bétail dans l'Ouest canadien s'écroulerait si le projet de loi était adopté dans sa forme originale. Si je ne m'abuse, c'est bien l'expression que vous avez employée. Il s'agit de mots particulièrement forts. Lorsque vous parlez d'écroulement, voulez-vous parler du nombre d'établissements de conditionnement qui a déjà diminué de 50 p. 100 dans les Prairies? Pourriez-vous vous expliquer davantage?

M. Jones: Si nous ramenons notre capacité de production à un niveau inférieur au niveau actuel, nous devons fermer certains établissements. En fermant des installations, nous perdons un peu de notre compétitivité sur le marché. Tous ces facteurs s'enchaînent.

D'après mes souvenirs et ceux de beaucoup de gens de mon âge, les opérations de morcellement de terrains effectuées dans les diverses régions de la Saskatchewan ont été plus nombreuses au cours des deux dernières années qu'à toute autre époque. La majorité des opérations de morcellement qui ont eu lieu dans notre province ont été effectuées avant ma naissance et, pendant une longue période, il n'y a eu que peu de morcellement chez nous. Depuis deux ou trois ans, nous commençons à remarquer de nouvelles tensions et il faut prévoir que la situation déjà observée va se reproduire.

D'après moi, la production totale du Canada ne changera pas beaucoup. Toutefois, le bassin des Prairies ne sera plus la principale région de culture. La culture des céréales ne sera jamais abandonnée dans l'Ouest puisque certaines de nos terres ne se prêtent à aucune autre utilisation et qu'il est maintenant possible, grâce aux progrès de la technologie, d'employer les sous-produits du grain. Quant à notre province, la réalisation du barrage Diefenbaker et du projet d'irrigation constitue un exemple fort à propos. Ces projets n'ont jamais pu atteindre leurs objectifs, parce qu'ils ont été brisés dès le départ. Imaginez un système qui nous permettrait de produire plus de grain en cultivant des terrains irrigués mais qui nous interdirait d'en vendre plus que si nous cultivions des terrains secs!

M. Murta: Permettez-moi d'ajouter un mot à ce sujet et de faire un commentaire.

A mon avis, personne dans le comité n'est favorable, peu importe d'où il vienne, à ce que l'industrie de l'élevage dans l'Ouest fasse l'objet de restrictions ou d'obstacles aussi graves

[Texte]

as severely restricted or hampered as you are saying. I suppose, since you are representatives of the Cattlemen's Association, we would have to take what you say as certainly being the truth from the cattle point of view.

So, from that point of view, I think it is quite important that this area, the area of the cattle industry, be examined in far greater detail. If there were a change in the method of payment—for example, the Gilson proposal talked about 80-20 and the 50-50 that the plan did come to . . . The freedom of choice has been mentioned. What do you see happening on the Prairies if that were to occur, say the freedom of choice? Would it be a stabilization of what we have at the present time? Would there be a very slow build-up over time because of the cattle cycle itself? What would you envisage happening on the Prairies?

Mr. Jones: Basically, as far as a build-up is concerned, our production has stayed quite similar, and yet we have exported more to the U.S. in the last two years. That is a reflection of only one thing, the stronger economy there. Meat flows to the higher price, and their economy is stronger than the Canadian economy. That is why our exports have increased.

If we are allowed competitive chances to produce, I think we are in excellent shape in western Canada. We have an abundance of fuel, we have an abundance of fertilizer, we have an abundance of land, we have the mother cow herd, and we have the technology. All we need is the markets.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Murta. I will allow one quick question from Mr. Loiselle, and that will conclude this portion.

Mr. Loiselle: Thanks a lot, because all the information you are giving us is very important to us.

I would like to ask three quick questions. I would like to know your opinion of whether Bill C-155 will put you in a better situation than the present situation of the Crow, first. The second question is, what is your definition of freedom of choice? How do you see that it would be manageable? I would like to know, if you can explain to me, how this option—in your definition, in your scheme, the way you see it—would help your industry, the cattle industry in the west.

Mr. Jones: I will give you the first two; the third you will have to repeat for me.

In my opinion, we are better with this bill than with none. I doubt that is the popular opinion of the majority of cattlemen. We have our semi-annual meeting coming up next week, but I am hearing strong rumblings all over the west that we are better with nothing than with this. But I have more faith in the democratic process, and I feel if we can once break the thing then we can work. If the review procedure or the option payment comes in, fine.

[Traduction]

que ceux que vous décrivez. Comme vous êtes des représentants de l'Association des éleveurs de bestiaux, j'imagine que nous devons accorder foi à ce que vous dites du point de vue de l'élevage.

Donc, de ce point de vue, je crois qu'il est important que l'industrie de l'élevage soit examinée de façon beaucoup plus approfondie. Si un changement devrait être apporté à la façon dont on fait les paiements—par exemple, dans la proposition Gilson, il était question d'une proportion de 80-20, et la proportion de 50-50 établie dans le projet . . . La question de la liberté de choix a été mentionnée. Qu'arriverait-il dans les Prairies si la liberté de choix était permise? Assisterions-nous à une stabilisation de la situation actuelle? Y aurait-il un très lent accroissement de la production avec le temps en raison même du cycle de reproduction du bétail? Que pourrait-il se passer dans les Prairies, selon vous?

M. Jones: En ce qui concerne l'accroissement, notre production est demeurée essentiellement la même et, pourtant, nos exportations vers les États-Unis ont augmenté au cours des deux dernières années. Cela indique simplement que leur économie est plus forte que la nôtre. Le prix de la viande augmente, et leur économie est plus forte que celle du Canada. C'est la raison pour laquelle nos exportations ont connu une hausse.

Si on permet à notre production d'être concurrentielle, je crois que nous serons dans une excellente position dans l'ouest du Canada. Nous avons des combustibles, de l'engrais et des terres en abondance, nous avons le troupeau de bestiaux le plus important et nous avons la technologie. Tout ce qui nous manque ce sont les marchés.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup monsieur Murta. Je permets à M. Loiselle de poser rapidement une dernière question pour terminer.

M. Loiselle: Je vous remercie beaucoup, car tous les renseignements que vous nous donnez ont une très grande importance pour nous.

J'aimerais poser trois courtes questions. Premièrement, j'aimerais savoir si, d'après vous, le projet de loi C-155 vous permettra de vous retrouver dans une meilleure situation que celle qui existe actuellement au Nid du Corbeau. Deuxièmement, j'aimerais savoir comment vous définissez la liberté de choix. Comment pourrait-elle être appliquée, selon vous? J'aimerais savoir, si vous pouvez me l'expliquer, de quelle façon cette liberté de choix peut aider, à votre avis l'industrie de l'élevage dans l'Ouest.

M. Jones: Je vais répondre aux deux premières questions; quant à la troisième vous devrez me la répéter.

A mon sens, il vaut mieux avoir ce projet de loi que de ne pas en avoir. Je doute que cette opinion soit partagée par la majorité des éleveurs. Notre assemblée semestrielle aura lieu la semaine prochaine, mais, partout dans l'Ouest, j'entends gronder le mécontentement des personnes pour qui il vaut mieux ne rien avoir que d'avoir ce projet de loi. Toutefois, j'ai plus confiance dans le processus démocratique et j'estime que si nous parvenons à régler le problème, nous pourrions alors nous mettre au travail. Si la procédure d'examen ou la

[Text]

The freedom of choice idea is this. The major people who are against the freedom of choice, the only ones that I know to amount to anything against the freedom of choice in the Prairie basin, are the wheat pools. In eastern Canada it seems to be some people in Quebec and some in the Maritimes. But on the Prairies the only ones against the freedom of choice are the pools.

My answer to that is this: if your membership wants to have the money go to the railroad, then that is their option. Freedom of choice should satisfy everybody. Some of those who were originally the strongest supporters of the pool option now tell me again and again that people ought to have the choice. If someone, on his acres, decides he wants to raise barley and someone else wants to use it for feed, he should have that choice. That I think is very saleable in western Canada. It should be saleable all over Canada.

The third point that you had I missed.

Mr. Loiselle: I would like to come back to the second point. With the freedom of choice, would the reimbursement to the producer be based on the acreage or based on the quantity of grain produced in the west and shipped?

Mr. Jones: I think that is optional. The figures that Mr. Gilson used had something to do with the figures used in crop insurance.

• 1550

There are many producers who produce more than the average. And the interesting thing about the whole debate is, the guy who produces more than the average was the guy that wanted to change the Crow. The guy who was going to get less advantage, that was the progressive farmer, is the one who says, well, I am growing 40 bushels and in my area crop insurance is only 22, but so what. Give me access to the marketplace, let us get a system where I can sell my grain. Get these cars moving so that I am not selling my product in June that I grew last year and had to pay 12% or 13% interest on.

The other thing is that there has been two or three studies done on it, one in Manitoba, one in Alberta. And I am told—I have looked at them, and I do not understand the detailed, technical questions in them but I am told it is fairly simple to administer. It is not completely easy, but it is fairly simple to administer, and that a producer will have one chance each year or one chance in five years, or something, to opt in or opt out. We get into western grain stabilization, I guess you would stay in forever. You had one choice and from then on you pay your levies. But it is workable and it gives that basic freedom that surely has to be fair to Canadians.

[Translation]

méthode de paiement à option est adoptée, je ne vois pas de problèmes.

C'est ça la liberté de choix. La plupart de ceux qui s'opposent à la liberté de choix, les seuls que je connaisse dans le bassin des Prairies, sont les syndicats du blé. Dans l'est du Canada, il semble que ce soit certaines personnes du Québec et des Maritimes qui s'y opposent, mais, dans les Prairies, seuls les syndicats du blé sont contre le principe.

Ma réponse à cette situation est la suivante: si vos membres veulent utiliser l'argent pour le chemin de fer, ça les regarde. La liberté de choix devrait satisfaire tout le monde. Certains de ceux qui, au début, étaient les plus ardents défenseurs de la mise en syndicat, ne cessent de me répéter maintenant que les gens devraient avoir le choix. Si quelqu'un sur sa terre décide qu'il veut cultiver de l'orge et si quelqu'un d'autre veut utiliser l'orge comme fourrage, ils devraient avoir le choix tous les deux. Cette idée est très populaire dans l'ouest du Canada. Elle devrait l'être dans tout le pays.

J'ai oublié votre troisième question.

M. Loiselle: J'aimerais revenir au deuxième point. Si on appliquait le principe de la liberté de choix, est-ce que le remboursement au producteur serait calculé d'après la superficie de son terrain ou d'après la quantité de céréales produite dans l'ouest et expédiée?

M. Jones: Je crois que ce serait facultatif. Les chiffres utilisés par M. Gilson ne sont pas étrangers à ceux dont on se sert pour l'assurance-récolte.

Il y a de nombreux producteurs qui produisent plus que la moyenne. Ce qu'il y a de plus intéressant dans tout ce débat, c'est que la personne qui produit plus que la moyenne est également celle qui voulait apporter des modifications au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Celui qui devait retirer moins de bénéfice, c'était le fermier progressiste, celui qui tient le discours suivant: «Voilà, je cultive 40 boisseaux alors que l'assurance-récolte dans ma région n'en couvre que 22, et puis après! Ouvrez-moi les portes du marché, mettons sur pied un système où je puisse vendre mes récoltes. Faites circuler ces wagons afin que je ne sois pas forcé d'attendre au mois de juin pour vendre ce que j'ai cultivé l'an dernier et sur lequel j'ai dû payer des intérêts de 12 à 13 p. 100.

L'autre élément, c'est qu'il y a déjà eu deux ou trois études sur la question, une au Manitoba et l'autre en Alberta. Et l'on m'a affirmé—je les ai étudiées, et je ne comprends pas les questions techniques précises qu'elles comportent, mais on m'a affirmé que c'est un système relativement simple à gérer. Ce n'est pas absolument facile, mais c'est relativement simple à gérer, et que le producteur aura l'occasion, une fois par année, une fois tous les cinq ans ou quelque chose du genre, de se joindre au réseau ou d'en sortir. Nous nous engageons dans un processus de stabilisation de la culture des céréales de l'Ouest, je suppose pour toujours. Vous avez eu le choix une fois, et à partir de ce moment vous devez verser vos contributions. Mais c'est un système qui peut fonctionner et il assure la liberté

[Texte]

Mr. Loiselle: The third question is, tell me and explain to me how this option will help your industry.

Mr. Jones: All right. It benefits me in that if I grow barley for export and I will sell it to the Chinese, the Canadian government will pay me 50¢ a bushel to do so. But if I sell it to him because he is running a feedlot next door to me, I would have no access to that 50¢. That is the distortion that it has caused. Or if I feed it myself—if we have two pieces of land, you have a section and I have a section . . .

Mr. Loiselle: Okay, I understand that part quite well. But I would like to see how the freedom of choice option would change this.

Mr. Jones: Because you pay the producer. The producer has the choice to get paid himself or pay his money to the railroads.

Mr. Loiselle: Yes?

Mr. Mayer: So he does not get extra money from the marketplace, he gets it from his proportion of the \$651 million. Do you see how that would benefit him?

Mr. Loiselle: Okay.

The Vice-Chairman: Thank you.

I have one more request. I am going to recognize Mr. McKnight, for three minutes.

Mr. McKnight: It probably will not take that long, Mr. Bockstael.

When you were mentioning, Mr. Jones, about the production or the lack of production in the cattle industry in western Canada, the drops that could be foreseen if Bill C-155 was passed in its present form. As you say, there will always be a cow industry in western Canada. The drop of about 50% which your people project in the herd capacity—can you relate that to plants? Did I hear you correctly in saying that that could be a reduction of 50% in the plants? Or would it even be a greater reduction because your competitive edge that you have has completely disappeared when that production is gone?

Mr. Jones: Those are strictly speculative things to ask. We know that—we feel now within our industry that we are going to lose one plant in Manitoba and one plant in Alberta within the next 12 months, come hell or high water. How many more we are going to lose, I do not know. But it is so basic, it is such a basic concern in the west today that you have both the Alberta government and the Saskatchewan government striving for any idea that they can.

[Traduction]

fondamentale qui doit certainement revenir en toute justice aux Canadiens.

M. Loiselle: Ma troisième question est la suivante: «Pourriez-vous m'expliquer comment cette solution aiderait votre industrie?»

M. Jones: D'accord. Elle m'est profitable de la façon suivante: si je cultive de l'orge destinée à l'exportation et que je la vends aux Chinois, le gouvernement canadien me donne une subvention de 50 cents le boisseau. Mais si je la vends à mon voisin qui pratique l'élevage, je n'ai pas droit à cette subvention de 50 cents. C'est la distorsion engendrée par ce système. Ou si je l'utilise moi-même pour mon élevage—si nous avons deux parcelles de terrain, une qui vous appartient et une qui m'appartient . . .

M. Loiselle: D'accord, je comprends assez bien cette partie. Mais j'aimerais voir comment la solution de la liberté de choix pourrait modifier cela.

M. Jones: Parce que vous payer le producteur. Le producteur a le choix de recevoir lui-même la subvention ou de payer lui-même le transport ferroviaire.

M. Loiselle: Oui?

M. Mayer: Ainsi, le supplément qu'il reçoit ne provient pas du marché, mais de sa partie de la subvention de six cent cinquante et un millions de dollars (\$651,000,000). Voyez-vous comment cela pourrait lui être profitable?

M. Loiselle: D'accord.

Le vice-président: Merci .

Il y a une autre demande. Je vais donner la parole à M. McKnight durant trois minutes.

M. McKnight: Je prendrai probablement moins de temps que cela, monsieur Bockstael.

Vous parliez, monsieur Jones, de la production ou du manque de production dans l'industrie du bétail dans l'ouest canadien, des baisses de production qui étaient prévisibles advenant l'adoption du projet de loi C-155 dans sa formulation actuelle. Comme vous le dites, il y aura toujours une industrie laitière dans l'ouest canadien. La baisse de l'ordre de 50 p. 100 que vous prévoyez dans le cheptel bovin—pouvez-vous la mettre en rapport avec les usines de transformation? Ais-je bien compris votre intervention lorsque vous affirmiez qu'il pourrait y avoir une réduction de l'ordre de 50 p. 100 du nombre des usines de transformation? Pourrait-il même s'agir d'une réduction plus forte encore en raison de la perte totale de votre avance sur le marché à la suite de la diminution de la production?

M. Jones: C'est une question vraiment hypothétique. Nous savons—nous jugeons maintenant dans notre industrie, que nous sommes sur le point de perdre une usine au Manitoba et une autre en Alberta au cours des prochains douze mois, quoi qu'il advienne. Combien d'autres usines perdrons-nous, je n'en sais rien. Mais il s'agit là d'une préoccupation tellement fondamentale dans l'Ouest aujourd'hui que les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan sont à la recherche de toute hypothèse qui pourrait être valable.

[Text]

Some figures came out of the University of Saskatchewan that said a dollar's worth of beef produced in our province does seven times as much good for the economy of our province as a dollar's worth of export wheat.

We employ people; we get our trucking industry going; we have got people living all year round; we have got our schools to look after. And I am not an economist. I cannot tell those things. But I do know if you continue to penalize the producer in the Prairie basin, time will get him.

Now, we can do it the traditional Canadian way. We can subsidize the grain away from him once and then subsidize it back to him the next time. That seems to be our way of doing things. We bust an industry down and then we take taxpayers' dollars and try and put it back on its feet. I hope you people are going to save us that effort this time.

Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I want to thank you, Mr. Jones and Mr. Gracey, for appearing here as representatives of the Canadian Cattlemen's Association.

Thank you. We will now ask you to withdraw, and I invite the delegation from the Canadian Trucking Association to come to the table.

• 1550

• 1556

The Chairman: Order, please. I hate to be unceremonious but we have a lot of ground to cover.

Our next witnesses are from the Canadian Trucking Association, represented by Mr. Maclaren, and I would ask him to introduce his colleague, please.

Welcome to the committee, Mr. Maclaren. Would you introduce your colleague and then give us a brief summary of your position?

Mr. A.K. Maclaren (Executive Director, Canadian Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman and hon. members.

I have with me at the table Mr. Bob Drinnan, General Manager of the Alberta Trucking Association. He has spent 26 years with the Alberta Trucking Association. I will do an overview of the general situation. Mr. Drinnan will touch on the specific implications for truckers in western Canada.

In addition, during questioning, Reg Lewis of Winnipeg, longtime industry executive, former CTA president, will join us; and Mr. Cal Udell, of Saskatoon, who is President of

[Translation]

L'université de Saskatchewan a publié des statistiques qui démontraient que la valeur d'un dollar de boeuf élevé dans notre province entraînait des retombées économiques sept fois plus élevées que celles créées par la valeur d'un dollar de blé destiné à l'exportation.

Nous créons de l'emploi; nous faisons fonctionner notre industrie du camionnage; nos gens doivent vivre durant toute l'année et nous devons payer nos écoles. Je ne suis pas un économiste. Je n'ai pas la formation pour pouvoir parler de ces choses. Mais je sais que si nous continuons à pénaliser le producteur du bassin des prairies, il ne pourra résister indéfiniment.

Nous pouvons faire ce que nous avons toujours fait au Canada. Nous pouvons, par des subventions, lui retirer encore une fois la production céréalière pour ensuite, toujours au moyen de subventions, lui remettre cette production. Cela semble être notre façon d'agir. Nous démolissons une industrie, puis, avec les dollars du contribuable, nous tentons ensuite de la remettre sur pied. J'espère que cette fois vous nous éviterez cette inutile dépense d'énergie.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je tiens à vous remercier, monsieur Jones et M. Gracey, pour votre participation à titre de représentants de l'Association des éleveurs du Canada.

Merci. Nous vous demandons maintenant de céder votre place à la délégation de l'Association canadienne de camionnage.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je ne voudrais pas agir avec sans-gêne, mais nous avons beaucoup de travail à faire.

Nos prochains témoins proviennent de l'Association du camionnage et ils sont représentés par M. A.K. Maclaren, à qui je demanderais de bien vouloir présenter son collègue.

Bienvenue devant le présent comité, monsieur Maclaren. Auriez-vous l'obligeance de présenter votre collègue, puis de nous brosser un tableau sommaire de votre position?

M. A.K. Maclaren (administrateur de l'Association canadienne du camionnage): Merci, monsieur le président et les honorables membres du comité.

Je suis accompagné de M. Bob Urinnan, directeur général de l'*Alberta Trucking Association*. Il travaille au sein de cette association de camionnage depuis 26 ans déjà. Je donnerai un aperçu général de la situation. M. Drinnan abordera les incidences particulières du projet de loi pour les camionneurs de l'Ouest canadien.

De plus, au cours de la période de questions, M. Reg Lewis, de Winnipeg, administrateur de longue date dans l'industrie et ancien président de l'ACC, se joindra à nous, de même que M. Cal Udell, de Saskatoon, qui est président de *Continental*

[Texte]

Continental Trucking Ltd., which is a major hauler of livestock and packing house products.

Mr. Chairman, it is a pleasure for us to be here today and to join you on the first day of what I take it is going to be, for the rest of the summer, a long and hot process for members of this committee as they traverse the country.

In the early 1970s, the trucking industry gained significant experience in transporting grain on the Prairies. Ever since that time, we have been interested in participating in the transportation of grain. We realized, however, that the only opportunity for trucking to participate was if there was some resolution to the Crow distortion. And I do not mean that in a pejorative sense. In broader economic terms, simply, that the way it was, only the railways could be involved directly because the truckers could not get involved in hauling export grains to any major extent, or even in the collection system on the branch lines.

For the past three or four years, we have been making submissions and preparing our position in anticipation of revision to the Crow legislation. Our concern was quite frankly that this was the one area where potential intermodal competition between rail and truck hardly existed and yet we knew from the experience we had had, in the crisis of the early 1970s in the transportation system, that we could do a job.

We also knew that truckers were involved in hauling non-wheat board grains on the Prairies, which Mr. Drinnan will touch on.

It is a matter of urgent priority now to the entire trucking industry, a \$6 billion revenue industry accounting for about 45% of the freight revenue dollar in Canada, with what has happened in the process of developing a Crow solution. We provided input during the Gilson inquiry. We also were involved in dealing with departmental officials who came out, rode around in trucks, saw what trucks could do in handling Prairie grain products.

We went along with the Gilson recommendation for phasing in pay-the-producer. It meant that truckers would not have an opportunity to participate fully at the outset but we felt that with time and experience, the implications would be obvious that there would be a role for trucking in the collection system.

The implication of the government's position on February 1, with their recommendations, was also acceptable to us even though it only included a proposal to phase in 50% of pay-the-producer, with a review thereafter. We again felt that the eventual results in practice would prove that there should be a role for trucking and that pay-the-producer to give the producer an option was the way to go.

[Traduction]

Trucking Ltd. société qui est un des grands transporteurs de bétail et de produits de conserve.

Monsieur le président, il nous fait plaisir d'être présents aujourd'hui et de participer avec vous à la première journée d'un processus qui sera vraisemblablement long et chaud pour les membres du comité appelés à parcourir tout le pays.

Au début des années 70, l'industrie du camionnage a acquis une expérience certaine dans le domaine du transport des céréales des Prairies. Depuis ce moment, nous avons cherché à participer au transport des céréales. Nous reconnaissons cependant que l'industrie du camionnage ne pourrait parvenir à cette participation que si la distorsion entraînée par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau était corrigée. Ne lisez aucune connotation péjorative dans mes propos. En termes économiques plus vastes, je dis tout simplement que, dans le temps, seuls les chemins de fer pouvaient participer directement puisque les camionneurs ne pouvaient faire le transport à grande échelle des céréales destinées à l'exportation, ni même participer au système de ramassage sur les embranchements.

Au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons rédigé des mémoires et préparé notre position en prévision d'une modification de la législation sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Notre préoccupation est la suivante: il s'agit d'un domaine où la concurrence potentielle entre les modes de transport a toujours été pratiquement inexistante, même si nous savions, grâce aux expériences vécues lors de la crise du système de transport au début des années 70, que nous sommes en mesure de faire du bon travail.

Nous savions également que des camionneurs participaient au transport de céréales autres que le blé dans les Prairies, sujet qui sera traité par M. Drinnan.

Le processus de recherche d'une solution au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représente maintenant une question nettement urgente et prioritaire pour toute l'industrie du camionnage, qui rapporte 6 milliards de dollars, soit 45 p. 100 de tout le revenu du transport de marchandise au Canada. Nous avons participé à l'enquête Gilson. Nous avons également eu des entretiens avec les fonctionnaires du ministère qui sont venus nous voir, qui sont montés dans nos camions et qui ont pu voir ce que des camions pouvaient faire dans le transport des produits céréaliers des Prairies.

Nous avons accepté la recommandation du rapport Gilson d'établir un programme progressif de subventions aux producteurs. Cela signifiait que les camionneurs n'auraient pas l'occasion de participer entièrement dès le départ, mais nous jugions qu'avec le temps et l'expérience, il deviendrait évident que le camionnage a un rôle à jouer dans le système de ramassage.

La portée de la position du gouvernement, exprimée dans les recommandations du 1^{er} février, nous a également paru acceptable, même si la proposition se limitait alors à établir un programme progressif de subvention à 50 p. 100 aux producteurs, avec révision par la suite. Encore une fois, nous jugions que les résultats qui s'ensuivraient effectivement démontreraient que le camionnage a un rôle à jouer et que c'était aller

[Text]

Trucking in this country, gentlemen, has come a long way. It may well be, and it is undoubtedly true, that originally the Crow rate was a rail transportation issue. However, in post-war years the growth of trucking in practically every area of transportation in this country as you know has reached the point where now for-hire and private trucking collectively account for about 70% of the value of commercial goods transported in Canada. So all we are asking for is a chance to participate in bringing the grain transportation system into the last part of the twentieth century.

• 1600

A point I made a minute ago was that we thought we had made our point. Gilson seemed to accommodate the concern we had, the interest we had for participating, as did the government's original position. However, other influences intervened, and I guess that is natural in the wonderful country we have, where there are many interests and concerns. Certainly a major factor in what has happened more recently has been the concern of eastern livestock producers, and particularly, especially Quebec producers. That has forced us to take a look at some of those implications. After being involved with transportation for a few years, one of the things you discover is that you have got to be an instant expert in just about everything else that goes on.

One of the things, in reviewing the position and the concerns that have been expressed by Quebec livestock producers, is that there is livestock and livestock. By that I mean that, as far as the Province of Quebec is concerned and the figures that are available, it is obvious that there is a far different situation in terms of market penetration from outside Quebec, in terms of self-sufficiency, between hog production and beef production. The 1976 inquiry into beef marketing demonstrated quite clearly that there were limited opportunities they felt for Quebec becoming self-sufficient in beef production.

However, not so in other areas. Figures that we have just extracted in the last couple of days from a Quebec Department of Agriculture study clearly demonstrate this. In the last decade, the Government of Quebec has invested some \$291 million in loans to livestock producers. Of that, \$200 million has gone to hog producers and, indeed, Quebec has gone from a position of partial reliance on imports into a position where they now produce 150% of their domestic requirement. However, over the same decade, with respect to beef production, Quebec's position from 1970 to 1980 has changed from 22.8% self-sufficiency to 24.4%, despite loans made by the government to beef producers. So there is a substantial difference. Approximately 75% of Quebec's beef consumption comes from outside the province; the vast majority of that from western Canada. Truckers haul in excess of 25% of that beef consumption in Quebec. We imagine, although we do not have specific figures, that the railways account for approxi-

[Translation]

dans la bonne direction que de verser une subvention aux producteurs afin de leur donner le choix.

Messieurs, l'industrie du camionnage a fait des pas de géant dans notre pays. Il se peut fort bien qu'à l'origine, et c'est sûrement vrai, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ait été une question de transport ferroviaire. Cependant au cours de l'après-guerre, l'industrie du camionnage a pris un tel essor, et ce dans pratiquement tous les secteurs des transports, que le camionnage pour compte d'autrui et les entreprises de camionnage privé représentent, comme vous le savez, environ 70 p. 100 de la valeur des marchandises transportées au Canada. Aussi, tout ce que nous demandons c'est d'avoir la possibilité de participer à l'adaptation du transport du grain à la dernière partie du vingtième siècle.

Je disais à l'instant que nous pensions nous être fait comprendre. Gilson semblait admettre nos préoccupations, notre souci de participer, tout comme le gouvernement dans la première position qu'il a prise. Cependant, d'autres influences ont été exercées et je suppose que c'est naturel dans notre merveilleux pays où les intérêts et les préoccupations sont légion. Les préoccupations des producteurs de bétail de l'Est, en particulier des producteurs du Québec, constituent certainement un facteur important dans les récents événements. Ceci nous a forcé à examiner certaines de ces conséquences. Quand on s'occupe de transport pendant quelques années, on constate qu'il faut tout connaître dans à peu près tous les autres domaines.

Après étude de la position prise par les producteurs de bétail du Québec et des préoccupations qu'ils ont exprimées, il convient de souligner qu'il y a bétail et bétail. Je m'explique: en ce qui concerne le Québec et d'après les données que nous avons en main, il est évident qu'en matière de pénétration du marché à l'extérieur du Québec et d'autosuffisance, la situation diffère beaucoup selon qu'il s'agit de la production du porc ou de la production du boeuf. L'enquête de 1976 sur la commercialisation du boeuf a démontré très clairement qu'il y avait peu de chances pour que le Québec atteigne l'autosuffisance dans la production du boeuf.

Cependant, il en va autrement dans d'autres secteurs, comme l'indiquent des données tirées au cours des derniers jours d'une étude du ministère de l'Agriculture du Québec. Pendant la dernière décennie, le gouvernement du Québec a prêté quelque 291 millions de dollars aux producteurs de bétail. De cette somme, 200 millions de dollars ont été attribués aux producteurs de porcs, et le Québec, qui dépendait en partie des importations, produit maintenant 150 p. 100 de la demande québécoise. Quant à la production du boeuf toutefois, au cours de la même période le Québec est passé de l'autosuffisance à 22.8 p. 100 en 1970 à l'autosuffisance à 24.4 p. 100 en 1980, en dépit des prêts consentis par le gouvernement aux producteurs. La différence est donc très importante. Environ 75 p. 100 du boeuf consommé au Québec provient de l'extérieur de la province. La plus grande partie vient de l'Ouest du Canada, et plus de 25 p. 100 est transporté par des camionneurs. Nous pensons, bien que nous ne possédions pas

[*Texte*]

mately an equal amount. So there is a very direct connection. Our concern, therefore, with respect to the concerns of Quebec livestock producers, and particularly hog producers where the province is more than self-sufficient, is that in order to re-introduce pay the producer, freedom of choice, surely this committee should at some point in its deliberations take a look at the position that the government announced several months ago. This position was publicized in ads in various parts of the country. Insofar as the province of Quebec was concerned, the government position as announced at that time was that they did not think there would be a problem for Quebec livestock producers, however, if there was, they would be prepared to take measures to make sure that Quebec livestock producers did not suffer.

What we would say to you now is that, in order to restore the very important principle which allows us to have a chance at getting into the western transportation aspect of grains, and in order to protect our interest in moving beef from west to east—and it is the major backhaul movement for truckers operating transcontinentally—we would ask you to consider alternatives to the elimination of pay the producer as a rationale for protecting eastern livestock interests. Clearly, the government must have had something in mind when they made that public commitment at the time.

Mr. Chairman, I will turn the microphone over to my colleague, Mr. Drinnan, to summarize the particular western concern we have, however, with one final comment.

• 1605

To us the Magna Carta, if you will, of transportation was the 1967 National Transportation Act because the act provided an assurance, based on recommendations from the Royal Commission on Transportation, that the federal government in treating various modes of transport would treat different modes equally or as equally as possible. Never easy to do, never can be done perfectly. But by and large since 1967 the federal government has lived up, with some prompting in a couple of cases from us, to the commitment in Section 3 of the National Transportation Act which we have attached to our supplementary position. The words in there have a ringing sound to truckers. It is very important to us and to the entire trucking industry in Canada at a time of major transition, at a time of rationalization, at a time when the whole Canadian transportation industry, but particularly trucking, faces an incredibly high degree of pressure from what is happening in the United States with transportation rationalization under deregulation there. We are entering a new phase in transportation and the ability of Canadian transportation companies to provide a viable east-west service to Canada, and to have the National Transportation Act promise of equal treatment so blatantly disregarded, as would be the case if C-155 goes through without restoring the freedom of choice option, we think would be most unfortunate. The impact would affect the trucking industry in all parts of the country.

[*Traduction*]

de données à ce sujet, que les chemins de fer en transportent à peu près autant. Il y a par conséquent un rapport très direct. En ce qui a trait aux préoccupations des producteurs de bétail du Québec et des producteurs de porcs, en particulier, puisque la province est plus qu'autosuffisante, nous pensons qu'afin d'introduire à nouveau le paiement au producteur, la liberté de choix, le Comité voudra sûrement étudier au cours de ses délibérations la position qu'avait adoptée le gouvernement il y a quelques mois. Cette position avait été communiquée au public par des annonces parues dans diverses parties du pays. Selon les annonces, le gouvernement ne pensait pas que la position qu'il avait adoptée causerait des préjudices aux producteurs de bétail du Québec et qu'au besoin, il était disposé à prendre des mesures pour que les producteurs de bétail du Québec ne subissent pas de perte.

Voici ce que nous vous demandons aujourd'hui: afin d'établir à nouveau le très important principe en vertu duquel il nous est possible d'aborder le transport du grain dans l'Ouest et de protéger nos intérêts dans le transport du boeuf d'Ouest en Est (ce qui constitue le principal mouvement de retour des marchandises pour les camionneurs qui en effectuent le transport transcontinental), nous vous demandons d'étudier les solutions de rechange à l'élimination du paiement au producteur comme fondement de la protection des intérêts des producteurs de bétail de l'Est. Le gouvernement devait certainement avoir des idées lors de l'annonce de sa prise de position.

Monsieur le président, avant de laisser la parole à mon collègue, M. Drinnan, je me permettrai une dernière observation pour résumer nos préoccupations, qui sont celles de l'Ouest.

La Loi nationale sur les transports de 1967 a été pour nous la Grande Charte du transport, si l'on peut dire, puisqu'elle assurait, en se fondant sur les recommandations de la Commission royale sur le transport, que le gouvernement fédéral traiterait les différents moyens de transport également ou le plus également possible. Cela n'est jamais facile à faire et ne peut jamais être fait à la perfection. Malgré tout, depuis 1967, le gouvernement fédéral a généralement respecté l'engagement prévu dans l'article 3 de la Loi nationale sur les transports que nous avons joint à notre mémoire supplémentaire, même si nous avons dû l'inciter à le faire deux fois. Les mots de cet article ont l'air de plaire aux camionneurs. Ils sont très importants pour nous et pour toute l'industrie du camionnage au Canada en cette époque de transition importante, cette époque de rationalisation, pendant laquelle toute l'industrie canadienne du transport, mais surtout celle du camionnage, fait face à des pressions incroyables causées par ce qui se passe aux États-Unis où l'on assiste à une déréglementation de la rationalisation du transport. Nous sommes sur le point d'entrer dans une nouvelle phase dans le domaine du transport et de la capacité des sociétés canadiennes de transport de fournir un service rentable de l'Est à l'Ouest du Canada; nous pensons qu'il serait très regrettable de négliger de façon si flagrante la promesse de traitement égal contenue dans la Loi nationale sur les transports, ce qui serait le cas si le projet de loi C-155 est

[Text]

I will now turn over to Mr. Drinnan.

Mr. Robert Drinnan (General Manager, Alberta Trucking Association, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman and members of the committee, my comments primarily relate to where we see an improvement in service which would be collection of grain from the branch lines or country elevators. We do not see our role primarily in the movement of grain to export positions on the west coast. Our role is to service the branch lines and we believe we can bring better service to the system, and some substantial cost savings could also be developed from that. Before getting into those remarks, let me point out there is a lot of concern of abandonment and that elevators would be lost across the Prairies. One thing you must remember is a highway or a road goes to every one of those elevators and if people wish to keep the elevators alive and viable in the west trucks are the ultimate answer. They will ensure every elevator that cares to exist into the future will be there.

The other point I would make with you is you do not put a 747 into every small town in western Canada to create a load to fly to Belgium. People travel by bus or car or walk, etc., to get to the point they load at, and by the same scale of economics you do not put a major railway train into every small point in western Canada to pick up grain economically to get it to the west coast.

Let me go back to Lethbridge in 1974-1975. In that period of time we carried out test hauls by truck. This was done also in Saskatchewan, but I am more familiar with the Lethbridge example. We moved grain from as far out as 200 miles. The bulk of it came from within 100 miles and a lot of it was within 35 or 40 miles. We moved roughly a million bushels a week. We used from 26 to 30 tractor trailer units a week to do it. The grain was cleaned in Lethbridge and loaded to unit trains which moved it to the west coast. The unit train went to Vancouver and back to reload in seven days. When you collect the grain in the same block or the block system by rail, the turnaround time on those cars is 21 days, so effectively we reduced the turnaround time on the hopper car fleet from twenty-one days to seven days, and we believe this can be done in a great many other locations. What effect does this have in terms of the producer? If you go first to the cost of buying and providing the hopper cars and taking figures that the federal co-ordinating agency task force created recently. They looked at 1981-1982. The CN car or grain fleet consisted of 14,000 cars. Almost 8,500 of them were hopper cars, 14.9 million tonnes were moved and the average car cycle was about 19 days.

[Translation]

adopté sans que soit rétablie la possibilité de liberté de choix. Cette décision aurait des conséquences dans toutes les régions du pays.

Je cède maintenant la parole à M. Drinnan.

M. Robert Drinnan (directeur général de l'Alberta Trucking Association, Association canadienne du camionnage): Monsieur le président, et les membres du Comité, mes commentaires porteront surtout sur le ramassage de grains aux embranchements ou aux éleveurs situés à la campagne qui constitueraient, d'après nous, une amélioration du service. Nous ne croyons pas que notre rôle principal soit le transport de grains vers les points d'exportation de la côte ouest. Notre rôle est de desservir les embranchements et nous croyons pouvoir apporter un meilleur service au système, ce qui pourrait entraîner des économies. Avant d'aborder ces remarques, j'aimerais souligner que plusieurs craignent que les éleveurs soient abandonnés dans l'Ouest et qu'ils constituent ainsi une perte. Il ne faut pas oublier qu'une route ou un chemin se rend à chaque éleveur et que si les gens veulent continuer à exploiter ces éleveurs de façon rentable dans l'Ouest, les camions sont la meilleure solution. Ils garantiront l'existence de tous les éleveurs dont les propriétaires tiennent à poursuivre leur entreprise dans l'avenir.

J'aimerais aussi vous faire remarquer que l'on ne peut pas mettre un 747 dans chaque petite ville de l'Ouest canadien pour y rassembler un chargement qui sera transporté en avion vers la Belgique. Les gens se rendent au point de chargement en autobus, en automobile ou à pied, et, d'après la même échelle économique, l'on n'amène pas un train important dans chaque petite localité de l'Ouest canadien pour y ramasser du grain économiquement et le transporter ensuite vers la côte ouest.

J'aimerais revenir à Lethbridge, en 1974-1975. A cette époque, nous avons essayé de faire le transport en camion. Ces essais ont eu lieu en Saskatchewan également mais je suis plus familier avec l'exemple de Lethbridge. Nous transportions du grain sur une distance qui pouvait atteindre jusqu'à 200 milles. La plupart du grain était situé à moins de 100 milles et une grande partie, à moins de 35 ou 40 milles. Nous transportions approximativement un million de boisseaux par semaine. Pour ce faire, nous utilisions de 26 à 30 camions articulés par semaine. Le grain était nettoyé à Lethbridge et chargé dans des trains, blocs pour être transporté vers la côte ouest. Le train-bloc allait à Vancouver et revenait pour être rechargé en sept jours. Lorsque l'on ramasse le grain en train dans le même bloc ou un système de blocs, la durée de rotation de ces wagons est de 21 jours; nous réduisions donc la durée de rotation du parc de wagons-trémies de 21 à sept jours et nous croyons que cela peut être fait à ce nombreux autres endroits. Quelles sont les conséquences de cette diminution pour le producteur? Prenons d'abord le coût d'achat et d'entretien des wagons-trémies, d'après les chiffres publiés récemment par le groupe d'étude de l'organisme fédéral de coordination pour 1981-1982. Le parc de wagons ou parc destiné au grain du CN comprenait 14,000 wagons. Près de 8,500 d'entre eux étaient des wagons-trémies; 14,9 millions de tonnes de grain ont été transportées et le cycle moyen des wagons s'élevait à 19 jours.

[Texte]

[Traduction]

• 1610

They calculated that if you could improve the car cycle for that fleet by just one day—just one day—the same fleet could move 6.7% more grain, about one million tonnes. Alternatively, on the same volume—could it have been moved by 1,325 of your cars—there was a savings there of about \$70 million just to buy the cars, that extra \$1,300. Conversely, if you move the same volume with those cars, the extra grain moved would give producers \$200 million more a year in added revenue. The primary elevator companies would have an extra \$11 million in tariffs and handling charges, and the railways would have received an extra \$25 million in gross revenue under the Gilson recommendations. Those numbers are provided you could improve the turnaround time on hopper cars by one day. If you use the Lethbridge example, we can improve the turnaround time on hopper cars by a lot more than one day.

The other thing that suggests to you is that within seven days you can have the quality and grade of grain you want off the Prairies and into Vancouver, cleaned and ready for loading. That seems to suggest to us there is a sizeable savings also in the demurrage that is paid on the west coast for ships sitting in Vancouver waiting for grain to load. The last number I saw on that I think was in 1978 or 1979, when there was roughly \$25 million paid in demurrage while ships sat at anchor waiting to be loaded. If you used the seven days and had that grain cleaned and ready, in our mind you could substantially reduce the \$25 million in demurrage.

The biggest dollar probably in the whole thing—and again, I go to the central co-ordinating agency task force in their recent study, which I think was prepared for Mr. Gilson—they took the annual branch line rail cost per bushel, all the capital cost, maintenance, everything, and came up with a figure that was 57¢ per bushel. They then said if you can move that grain to the closest main line elevator by truck, that would cost 16 cents a bushel. If you take the 16¢ away from the 57¢, you are left with 41¢. Those are in 1983 dollars to the year 2000. Unless there is some rationalization in the grain collection system, what it says is that the producer on the Prairie has the opportunity of paying an additional 41¢ per bushel if he continues to move grain off the branch lines by rail rather than moving it to the closest main line point by truck. If you look at last year, approximately 450 million bushels of grain were moved by branch lines to port under the statutory rate. If we assume only one half of this quantity moved off typically low or medium branch lines and apply the 41¢ a bushel, that is an annual savings in the order of \$90 million to the producer that he is going to pay to have that grain move off the branch lines.

Ils ont calculé qu'en réduisant le cycle des wagons de ce parc d'un seul jour—un seul jour—le même parc pourrait transporter 6.7 p. 100 plus de grain, soit environ un million de tonnes. De façon subsidiaire, pour le même volume—si le transport avait été effectué par 1325 de vos wagons—il y aurait une économie de 70 millions de dollars, seulement à l'achat des wagons, ces \$1,300 supplémentaires. Réciproquement, si l'on transporte le même volume dans ces wagons, le grain additionnel ainsi transporté rapporterait un revenu supplémentaire de 200 millions de dollars aux producteurs. Les principales sociétés exploitant des élévateurs toucheraient quelque 11 millions de dollars supplémentaires à titre de tarif et de frais de manutention, et les chemins de fer recevraient 25 millions de dollars de plus en revenu brut, si les recommandations de M. Gilson étaient appliquées. Ces chiffres dépendent de l'amélioration de la durée de rotation des wagons-trémies, en la réduisant d'un jour. D'après l'exemple de Lethbridge, nous pouvons soustraire bien plus qu'un jour à la durée de rotation.

Je prétends également qu'en sept jours, vous pouvez faire transporter, des Prairies à Vancouver, le grain de la qualité et la catégorie voulues, nettoyé et prêt à être chargé. Il nous semble donc que d'importantes économies peuvent être réalisées à l'égard des surestaries versées sur la côte ouest pour les navires qui sont retenus à Vancouver en attendant que le grain soit chargé. Les derniers chiffres que j'ai vus à ce sujet dataient de 1978 ou 1979, je crois, période durant laquelle les surestaries payées pour les navires ancrés en attendant d'être chargés s'élevaient à environ 25 millions de dollars. Si l'on utilisait les sept jours et que le grain était prêt et nettoyé, nous croyons que les surestaries de 25 millions de dollars pourraient être réduites considérablement.

Dans toute cette affaire, le plus gros problème financier—et je me réfère de nouveau à la récente étude du groupe d'étude de l'organisme central de coordination qui, je pense, a été préparée pour M. Gilson—ils ont utilisé le coût annuel de l'embranchement par boisseau, tout le coût en immobilisation, l'entretien, tout et ils ont obtenu un prix de 57c. le boisseau. Ils ont alors dit que si le grain était transporté en camion jusqu'à l'élévateur principal le plus près, il en coûterait 15c. le boisseau. Si l'on soustrait 16c. de 57c., l'on obtient 41c.. Il s'agit de dollars de 1983, jusqu'à l'an 2000. À moins que le système de ramassage du grain ne fasse l'objet d'une rationalisation, cela voudra dire que le producteur risque de payer 41c. le boisseau de plus s'il continue de transporter le grain à partir des embranchements, en train, plutôt que de le transporter au point principal le plus près, en camion. Si l'on examine l'année dernière, environ 450 millions de boisseaux de grain ont été transportés par les embranchements à un port, au taux établi par la loi. Si l'on présume que seulement la moitié de cette quantité a été transportée à partir d'embranchements typiquement petits ou moyens et l'on utilise le taux de 41c. le boisseau, cela représente des économies annuelles de l'ordre de 90 millions de dollars pour le producteur, somme qu'il devra déboursier pour faire transporter son grain à partir des embranchements.

[Text]

Now, the only way we can effect those kinds of savings for the producer is to allow trucks the opportunity to participate in the system. If you pay the benefit to the rail, there is no opportunity for trucking to be of advantage to you; you not only lose the 41¢, but you continue to have the opportunity to buy more and more hopper cars. I think the west is being buried in hopper cars. Pretty quick you will have enough of them that you can weld them all together and you can blow the grain to Vancouver. Well, it is another thought.

We have another major problem, though, and that is a major loss to trucking on the national scene. Keep in mind that roughly 70% of the transportation revenues in Canada today are spent on trucks. They are spent on either the hire industry, where the people hire themselves out to people who have freight to move, or the private carrier industry, who are people who are something else first, but they move their own product by their own trucks.

Now, if you look at what happens and listen to the cattle people and hear the drop they foresee in the cattle industry in my Province of Alberta, there are some very substantial losses coming to our industry.

• 1615

Number one, as the cattle business drops in western Canada, you have a drop in the people who move feed grain. Those people also move fertilizer; you no longer have the trucks to move fertilizer with. They lose on the livestock carrier who moves cattle from pasture to pasture, from auction mart to packing house, from ranch to packing house, and so on. All of that is loss to our industry. Those are all people who live in small towns all across Alberta, Saskatchewan, and Manitoba.

The thing you lose in a national sense is a very major haul from west to east, and that is the movement of fresh beef, of which trucks move a large quantity. If they lose that haul into eastern Canada, that affects all of the traffic that moves from eastern Canada back to the west, because they have no way of getting to the east to get the other corn flakes and clothing and factories and automobile parts and furniture parts and all of the rest of the things that trucks move.

So, what you do in paying the total benefit to the rail is substantially to displace and distort other sectors of the transportation industry. Somebody who has a clothing store in Regina all of a sudden will not understand why he no longer has that service that he now uses. The reason will be that the cattle are not moving out of western Canada.

That number on the long haul east is a factor of about two, in relation to all of the other traffic that moves by truck from the west to the east. The fresh beef movement is a very major number in our industry.

[Translation]

Bon, la seule façon de permettre au producteur de réaliser ces économies est de laisser l'industrie du camionnage participer au système. Si l'on subventionne les compagnies ferroviaires, le camionnage ne présente aucun avantage. Non seulement les 41c. seront-ils perdus, mais l'on pourra encore acheter de plus en plus de wagons-trémies. Je pense que l'Ouest est enseveli sous les wagons-trémies. Bientôt, il y en aura suffisamment pour les souder de façon à pouvoir souffler le grain jusqu'à Vancouver. Enfin, c'est une autre histoire.

Nous avons un autre problème important: le camionnage est en perte de vitesse à l'échelle nationale. N'oubliez pas qu'au Canada, 70 p. 100 des revenus de transport se rapportent au camionnage. Ils sont divisés entre l'industrie du transport routier pour compte d'autrui et en location, lorsque les gens travaillent pour d'autres qui ont des marchandises à faire transporter, et l'industrie du transport privé, lorsque les gens dont l'entreprise principale n'est pas le transport transportent leurs propres produits dans leurs propres camions.

Maintenant, si vous considérez la situation dans l'industrie du bétail et les pertes qu'ils prévoient subir dans ma province de l'Alberta, vous verrez que notre industrie va bientôt connaître des pertes très considérables.

Premièrement, avec le déclin de l'industrie de l'élevage dans l'Ouest du Canada, de moins en moins de personnes transportent des grains de provende. Ces personnes assurent également le transport des engrais; ceux-ci ne sont plus transportés par camion. Il y a également des pertes en matière de transport du bétail, c'est-à-dire le transport du bétail entre les pâturages, des lieux de vente aux usines de conditionnement, des ranchs aux usines de conditionnement et ainsi de suite. Notre industrie perd tout cela. Toutes les personnes touchées habitent des petites agglomérations en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.

Sur le plan national, il y a une perte d'un trafic important de l'ouest vers l'est, soit le transport de boeuf frais dont les camions assurent une large part. La perte du transport du boeuf vers l'Est du Canada aurait un effet sur tout le trafic qui part de l'est pour revenir vers l'ouest, car il n'y aurait aucun moyen de se rendre à l'est pour aller chercher les corn flakes, les vêtements, les biens manufacturés, les pièces d'automobiles, les meubles et toute les autres marchandises que les camions transportent.

Par conséquent, en accordant tous les avantages aux transports ferroviaires, vous ne faites qu'écarter et dénaturer les autres secteurs de l'industrie des transports. Le propriétaire d'un magasin de vêtements de Regina ne comprendra pas pourquoi, tout à coup, il ne peut plus bénéficier du service auquel il a actuellement recours. La raison sera qu'on ne transporte plus de bétail hors de l'Ouest canadien.

Ce nombre, en ce qui concerne le transport sur de longues distances vers l'Est, est un facteur de deux environ, par rapport à toutes les autres marchandises transportées par camion de l'Ouest vers l'Est. Le transport de boeuf frais représente une partie importante des marchandises que nous transportons.

[Texte]

I guess I can only ask you to consider very carefully what you do in terms of who is paid the benefit. All we are asking for is that it be paid in such a fashion that we are able to compete for it. We do not want to share, we do not want to say so much has to go to truckers. We just want a marketplace where we can provide a better service, and we think our better service will win our share of the market. If it does not, then that is our problem; it is not anybody else's. But we can provide some very major benefits. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Drinnan. Now, Mr. Maclaren, you wanted to call two other colleagues?

Mr. Maclaren: Yes, during questioning period.

The Vice-Chairman: Would you introduce them again please.

Mr. Maclaren: I shall, yes. With me is Mr. Reg Lewis, former CTA president, senior executive in a transcontinental trucking company, living in Winnipeg now and a consultant to the industry. Also with us is Mr. Cal Udell, President of Continental Trucking, Saskatoon, which is a major hauler of livestock and packing house products. He is also a CTA director and a former president of the Saskatchewan Trucking Association.

I might add, Mr. Chairman, that the president of CTA was supposed to be here to lead the delegation today, Mr. Maurice Filiatrault. However, the board of directors of his parent company were having a meeting in Rouyn-Noranda and he found that he could not get a flight out of Rouyn-Noranda to be down here on time so he sent his apologies.

The Chairman: Readily accepted. I think he has been well represented. We will start with Mr. Mazankowski. I would ask members again to make their questions brief and succinct and to discipline themselves with regard to time.

Mr. Mazankowski: Thank you Mr. Chairman. Mr. Drinnan, you referred to the fact that, on the basis of your previous experience, that there could be a 41 cent a bushel saving by trucking on the branch lines. Is that correct?

Mr. Drinnan: Those numbers were prepared by the Central Co-ordinating Agency Task Force. I got them from the Alberta government, and I understand that they had checked them out and I understand that they were prepared for Mr. Gilson. It took the annual branch line rail cost per bushel shipped by permit holder—and I believe that had the capital cost, maintenance cost, and so on of the branch lines. This was the study on typical lower medium branch lines. They then calculated that they could move that grain from that branch line to the closest main line point by truck.

[Traduction]

Je crois que je ne peux faire plus que de vous demander d'examiner bien attentivement la façon dont vous accordez les avantages. Nous vous demandons simplement de les accorder de façon à ce que nous puissions entrer en concurrence. Nous ne voulons pas partager, nous ne prétendons pas qu'une part déterminée doit être réservée aux transporteurs routiers. Nous souhaitons tout simplement un marché qui nous permettrait de fournir un meilleur service, et nous croyons qu'en fournissant un meilleur service, nous parviendrons à avoir notre part du marché. Si nous échouons, ce sera notre problème; ce ne sera le problème de personne d'autre. Mais nous sommes en mesure de fournir certains avantages très importants. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Drinnan. Maintenant, monsieur MacLaren, vous voulez appeler deux autres collègues?

M. Maclaren: Oui, Pendant la période de questions.

Le vice-président: Pourriez-vous nous les présenter à nouveau s'il vous plaît?

M. Maclaren: Oui, bien entendu. J'ai, à mes côtés, M. Reg Lewis, ancien président de l'ACC, cadre supérieur d'une entreprise transcontinentale de transports par route. Il vit actuellement à Winnipeg et agit également à titre de consultant dans notre industrie. Également présent est M. Cal Udell, président de *Continental Trucking* de Saskatoon, un des plus importants transporteurs de bétail et de viandes conditionnés. Il est également l'un des administrateurs de l'ACC et un ancien président de l'Association du camionnage de la Saskatchewan.

Je pourrais ajouter, monsieur le président, que le président de l'ACC, M. Maurice Filiatrault, était censé être ici aujourd'hui et présider notre délégation. Toutefois, le conseil d'administration de sa société mère se réunissait aujourd'hui à Rouyn-Noranda, et il s'est rendu compte qu'il lui était impossible de trouver un vol depuis Rouyn-Noranda qui lui aurait permis d'être ici à temps, et il s'en excuse.

Le président: Nous comprenons très bien. Je crois qu'il a été bien représenté. Nous commencerons donc avec M. Mazankowski. Je demanderais encore une fois que l'on pose des questions courtes et succinctes et que l'on n'abuse pas du temps dont on dispose.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Drinnan, vous avez mentionné le fait que, sur la base de votre expérience, il serait possible de réaliser une économie de 41 p. 100 le boisseau en abandonnant les embranchements et en ayant recours au transport routier. Est-ce exact?

M. Drinnan: Ces chiffres ont été dressés par le groupe d'étude de l'organisme central de coordination. Je les ai obtenus du gouvernement de l'Alberta, et je crois comprendre qu'ils ont été vérifiés et qu'ils ont été préparés pour M. Gilson. On a tenu compte du coût annuel de l'embranchement par boisseau expédié par détenteur de permis—et je crois que cela comprend le coût d'immobilisation, le coût d'entretien et les autres coûts des embranchements. L'étude portant sur des embranchements typiques faiblement et moyennement achalandés. Ils ont ensuite calculé qu'il était possible de

[Text]

Mr. Mazankowski: What distance are we talking about?

Mr. Drinnan: Well, it could be 20 or 30 miles. It might not be that much. That cost would be 16¢.

An hon Member: That is an average cost.

Mr. Drinnan: If you take that away from the 57, you end up with 41. I can tell you that, and I think the number is right, because on the 1974-1975 test call we did in Lethbridge, the government elevator calculated all the bushels from all the points that were hauled and worked out an average freight rate, and I put that into 1982-1983 terms, and that average is 21¢. But that haul went out as far as 200 miles—150 miles, 175 miles.

• 1620

Mr. Mazankowski: In order to get some relationship between the current freight rate structure... the current statutory rate is 57¢ per tonne mile more or less, just under 6¢. The proposal under the freight rate regime that is contained in the bill will see the railways receiving a freight rate equal to roughly five times that amount in 1982-1983, roughly six and a half times that amount in 1985-1986, about 10 times that amount—in other words, 5.7 or 6¢ per tonne mile by the year 1990-1991. In terms of trucking, on a tonne mile basis, what kind of freight rate can you come up with?

Mr. Drinnan: I am talking in terms of hundredweight...

Mr. Mazankowski: No, I am talking about tonne mile, because I think it is very important. We are dealing with a freight rate structure that is based on tonne miles and I think in order to get a comparison, at least for my own benefit, and perhaps for the benefit of the committee, I would like to see if you could come up with a ballpark figure that would be suitable for the trucking industry, that the trucking industry could move grain at.

Mr. Drinnan: Maybe one of the other members could answer that. I have never liked tonne mile and I think maybe Reg could answer that. But the one problem with tonnes, our industry is very diversified and it depends on the service that you are looking at, whether the freight walked on, it was poured in, it had to be handloaded on, it was pumped on, pumped off, whatever. So to give you one number is a very difficult thing to do.

Mr. Mazankowski: We are talking about grain here, and we are talking about getting some semblance of comparison. You are talking about the great efficiencies that we can get out of the trucking industry. I hope that I can rationalize that and I hope that I can defend your position, but I have to have some realistic comparisons. All I am saying is, if you do not have it today, perhaps Mr. Maclaren could provide us with it at some later time. If that could be extrapolated to the point that we

[Translation]

transporter ces céréales par camion depuis l'embranchement jusqu'à la ligne principale le plus proche.

M. Mazankowski: De quelle distance parlons-nous?

M. Drinnan: Bien, il pourrait s'agir de vingt ou de trente milles. Cela pourrait même être moins. Le coût serait de seize cents.

Une voix: Il s'agit d'un coût moyen.

M. Drinnan: En retranchant cela du cinquante-sept, vous aboutissez à quarante-et-un. Je peux vous dire que, je crois que le chiffre est exact, car lors de la vérification que nous avons effectuée à Lethbridge en 1974-1975, les personnes qui travaillent à l'élévateur du gouvernement ont fait le calcul de tous les boisseaux qui étaient transportés depuis tous les points d'expédition et ont établi un tarif moyen, et je l'ai transposé en tenant compte des conditions qui prévalent en 1982-1983, et ce tarif moyen est de vingt-et-un cents. Mais le trajet atteignait 200 milles—150 milles, 175 milles.

M. Mazankowski: Pour établir un certain lien entre la structure tarifaire actuelle—le tarif statutaire est actuellement de 57 cents la tonne-mille, plus ou moins, un peu moins de 6 cents. En vertu du tarif proposé dans le projet de loi, les chemins de fer toucheront un taux égal à approximativement cinq fois ce montant en 1982-1983, à environ six fois et demi ce montant de 1985-1986, à environ 10 fois ce montant... autrement dit, 5,7 ou 6 cents la tonne-mille d'ici l'année 1990-1991. En ce qui concerne le transport par camion, quel taux pourriez-vous offrir sur la base d'une tonne-mille?

M. Drinnan: Je parle en fonction d'un poids de cent livres.

M. Mazankowski: Non, je parle d'une tonne-mille, car je crois que c'est très important. Nous discutons présentement d'une structure tarifaire qui est basée sur la tonne-mille, et je suis d'avis que pour être en mesure de faire une comparaison, tout au moins dans mon intérêt, et peut-être dans l'intérêt du Comité, j'aimerais que vous puissiez nous fournir un chiffre approximatif qui conviendrait à l'industrie du camionnage, un taux auquel l'industrie du camionnage pourrait transporter du grain.

M. Drinnan: L'un des autres membres pourrait peut-être répondre à cette question. Je n'ai jamais aimé la tonne-mille et je crois que Reg pourrait peut-être répondre à cela. Mais le problème avec les tonnes, notre industrie est très diversifiée, et tout dépend du service que vous recherchez, si la marchandise est montée d'elle-même, si elle a été versée, si elle a dû être chargée à la main, si elle a été pompée et ainsi de suite. Il est donc très difficile de fournir un chiffre précis.

M. Mazankowski: C'est de grain que nous parlons actuellement, et du fait d'obtenir un semblant de comparaison. Il est question du bon rendement que l'on pourrait obtenir de l'industrie du camionnage. J'espère pouvoir rationaliser le problème et j'espère pouvoir prendre votre parti, mais il me faut certains points de comparaison réalistes. Bref, si vous n'êtes pas en mesure de me fournir cela aujourd'hui, M. Maclaren pourrait peut-être le faire plus tard. S'il était

[Texte]

could get some ballpark figure, it would certainly be most appreciated. Then we could see where we are going in terms of the freight rate regime.

Mr. A. Maclaren: We will undertake to get that for you.

The Chairman: Would you send it to the committee, please.

Mr. Mazankowski: Now, that leads me to the next question, because you are pretty critical of the proposed freight rate regime. As a matter of fact, you charge that the freight rate regime and the full payment to the railroads ensure a maximum pay-through of government subsidy, moneys to the railroads; that it increases the potential for some of that subsidy benefit to be diverted to cross-subsidize other competitive rail/truck traffic in the future. Could you explain how that would happen and what you mean by it?

Mr. A. Maclaren: Yes, Mr. Mazankowski. The great concern, and one of the primary reasons why the concern has moved from a local concern of Prairie truckers, who thought they saw an opportunity to a national concern, is the implicit implication that if you do not pay the producer, you are just throwing the national transportation principle out the window. But secondly, pay the producer is clearly going to have an impact on the railway rate base.

Mr. Mazankowski: Are you saying that you could get away from the escalating freight rates regime that you have in here, that you have contained in the bill?

Mr. A. Maclaren: No. We feel if there is any protection, it is in that regime. For a period of years, the railways are going to be forced to invest many billions of dollars . . .

Mr. Mazankowski: Yes, but you are perpetuating a cost plus regime, are you not?

Mr. A. Maclaren: That is right. Yes, you are. Certainly you are, but it is amazing what magic marketing people can dream up and the opportunity, even the psychological implication, we are finally going to be free of the Crow burden, which is a very realistic position. Many of our people feel it is going to lead to very imaginative pricing in areas of competition between the two modes, and the dollars involved are very massive. So it is an apprehended concern of many truckers that down the road a few years, after the bulk of the capital investment requirement has been made, one of the implications is that the railways will be able to price competitive traffic, in terms of individual truckers' ability to compete, in a way which will hurt them.

[Traduction]

possible d'extrapoler en vue de pouvoir nous fournir un chiffre approximatif, cela nous serait certainement très utile. Nous serions alors en mesure de savoir où nous nous dirigeons en matière de tarif des taux de transport.

M. A. Maclaren: Nous allons faire en sorte de pouvoir vous fournir cela.

Le président: Pourriez-vous le faire parvenir au Comité s'il vous plaît?

M. Mazankowski: Cela m'amène donc à la question suivante, car vous trouvez passablement à redire du régime des taux de marchandises proposé. En fait, vous prétendez que le régime des taux et que le paiement intégral aux compagnies ferroviaires permettent à celles-ci de toucher le maximum possible de subventions gouvernementales; que cela accroît la possibilité qu'une partie de ces subventions servent à subventionner indirectement d'autres transporteurs par fer ou par route concurrentiels dans l'avenir. Pourriez-vous nous expliquer comment cela s'est produit et ce que vous entendez par cela?

M. A. Maclaren: Oui, monsieur Mazankowski. Un grand sujet d'inquiétude, et l'une des principales raisons qui expliquent pourquoi ce qui n'était au début qu'un problème local, un sujet d'inquiétude pour les camionneurs des Prairies, qui croyaient y voir une occasion, est devenu un problème national. C'est la possibilité qu'en refusant de payer le producteur, vous ne fassiez qu'abandonner le principe du transport national. Par ailleurs, le fait de payer le producteur aura manifestement une incidence sur les taux de transport des compagnies ferroviaires.

M. Mazankowski: Êtes-vous en train de nous dire que vous pourriez échapper aux tarifs des taux de transport escalatoires que vous avez ici, qui sont contenus dans le projet de loi?

M. A. Maclaren: Non. Nous croyons que s'il existe une protection, elle se trouve dans ce régime là. Pendant un certain nombre d'années, les compagnies ferroviaires seront forcées d'investir plusieurs milliards de dollars . . .

M. Mazankowski: Oui, mais vous perpétuez un régime à prix coûtant majoré, n'est-ce pas?

M. A. Maclaren: C'est vrai. C'est précisément ce que vous faites. Mais c'est fantastique de voir quelle commercialisation magique les gens peuvent inventer et l'occasion, même l'aspect psychologique, nous serons enfin libérés du fardeau du Nid-de-Corbeau, ce qui est une position très réaliste. Nombreux sont ceux, parmi nos membres, à croire que cela mènera à une fixation des prix très imaginative dans les domaines où les deux moyens de transport sont en compétition, et des sommes très importantes sont en jeu. De nombreux camionneurs craignent donc que dans quelques années, lorsque la plus grande partie du capital requis aura été versée, les chemins de fer soient en mesure de fixer des tarifs compétitifs, au regard de la capacité des camionneurs indépendants de faire face à la concurrence, de telle manière que ceux-ci en souffriront.

You know, it was just announced very eloquently by the group before us, the cattlemen, who made a better statement, I

Vous savez, cela vient tout juste d'être annoncé d'une façon très éloquente par le groupe qui nous a précédés, les éleveurs

[Text]

think, than we could make about the implications of intermodal competition with respect to livestock, when they referred to what has happened to the rates the railways have just introduced for hauling live cattle from west to east. They attributed it to the significance of truck competition that has come along.

We would hope that those rates that have been introduced by the railways are compensatory. It is not a very easy thing to find out or to prove; it is rather costly and time consuming, but that certainly is one of the concerns for many truckers, that the implications of this down the road will spill over into other areas of intermodal competition between rail and truck.

Mr. Mazankowski: Do you think the freight structure that is proposed in the bill, as we see it projected with as much accuracy as we can, which would result in the railways receiving a freight rate equal to ten times that which they are currently receiving, do you suspect that that is somewhat rich?

Mr. A. Maclaren: I will make no comment on that at all. Clearly, the existing system is intolerable from the standpoint of the transportation system and the distortions that it has created in the transportation system. And in saying that I set aside some of the historical implications of should or should not certain grants and things have been included. But on a straight revenue basis there is a distortion there that had to be corrected.

The bill provides some protection because there is a rather elaborate system built in to ensure that moneys go where they are intended to go in the system. How well it will work I do not know. There is a lot of room for argument from what I have seen in terms of what constitutes a compensatory rate and what does not; where it should be. I refer back to, I think, Snively, and some of the discussion at that time. So there is plenty of room for slippage in there.

Our concern now is primarily one of apprehension that a very major change has taken place in the pricing mechanism.

Mr. Mazankowski: And you are also saying, as I read your brief, that by providing the option for the producer to receive the payment there could be some savings and some efficiencies built in the system to the benefit of the producer.

Mr. A. Maclaren: To the benefit of the producer clearly, because if the producer can move more grain faster rather than having it sit in his bins and having a bank loan then he may be prepared to pay a higher truck rate to move it off his farm. And that is what is happening now with the non-Wheat Board grains that we move, which have now been added to the list of grains where only the railways get the subsidies.

Mr. Mazankowski: It is not your proposition though that it will place an additional burden on the provinces and the

[Translation]

de bétail, qui ont présenté d'une façon plus adéquate, à mon avis, que nous pourrions le faire, les implications de la concurrence entre les moyens de transport en ce qui a trait au bétail, lorsqu'ils ont parlé des tarifs qui viennent d'être annoncés par les chemins de fer pour le transport du bétail vivant de l'Ouest à l'Est. Ils ont attribué cela à l'importance de la concurrence du transport par camion qui est apparue.

Nous espérons que ces taux annoncés par les chemins de fer ont un caractère compensateur. Cela n'est pas facile à constater ou à établir; cela coûte assez cher et demande du temps, mais c'est certainement une préoccupation de nombreux camionneurs, à savoir que cela finira par se répercuter dans d'autres domaines de la concurrence entre les chemins de fer et le camionnage.

M. Mazankowski: Croyez-vous que la structure du transport des marchandises proposée dans le projet de loi, avec les projections les plus précises que nous puissions faire, à savoir que la part de marchandises attribuée aux chemins de fer serait de dix fois supérieure à ce qu'elle est à l'heure actuelle, soupçonne-vous cela d'être quelque peu généreux?

M. A. Maclaren: Je ne ferai aucun commentaire à ce sujet. Manifestement, le système existant est intolérable du point de vue du système de transport et des distorsions auxquelles il a donné lieu à cet égard. Et en disant cela, je laisse de côté certaines implications historiques de la question de savoir si certaines subventions ou autres choses auraient ou n'auraient pas dû être incluses. Mais sur la simple base des revenus, il y avait là une distorsion à laquelle on se devait de remédier.

Le projet de loi offre une certaine protection, car il comporte un mécanisme relativement élaboré visant à garantir que l'argent va bien là où il devrait aller. Quelle sera l'efficacité de ce mécanisme, je ne le sais pas. D'après ce que j'ai vu, on peut débattre longtemps de la question de savoir ce qui constitue un taux compensateur et où il devrait être appliqué. Je pense à Snively, il me semble, et à une partie du débat qu'il y a eu à cette époque. Il est donc facile de se perdre dans des discussions à ce sujet.

À l'heure actuelle, ce qui est le plus important pour nous, c'est de se rendre compte qu'il y a eu un changement extrêmement important dans le mécanisme de fixation des prix.

M. Mazankowski: Et vous dites en outre, je le constate en lisant votre mémoire, qu'en laissant au producteur la possibilité de toucher le versement, il serait possible de réaliser, au sein du système, des économies et des rendements au profit du producteur.

M. A. Maclaren: Au profit du producteur, sans aucun doute, car s'il peut expédier plus rapidement une plus grande quantité de grain plutôt que de le laisser dans ses coffres et emprunter de l'argent à la banque, il sera sans doute disposé à payer un taux de camionnage plus élevé pour le faire sortir de sa ferme. C'est ce qui se produit à l'heure actuelle en ce qui concerne les grains non régis par la Commission du blé que nous transportons, et qui ont été ajoutés à la liste des grains pour lesquels seuls les chemins de fer reçoivent des subventions.

M. Mazankowski: Mais votre position n'est-elle pas de dire que cela représente un fardeau supplémentaire pour les

[Texte]

municipalities to provide for improved road infrastructure as a result of your suggestion?

Mr. A. Maclaren: Well, that is one of the things that should have been taken into consideration in branch line rationalization. Some of that money on load end city lines certainly could have gone elsewhere because you have highways running down beside every track, as you know better than I do.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin, you can make your comments on your own time now.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am a little confused here. It seems to me there is a flaw in the witness' argument, since you do not take into account something that Mr. Mazankowski just mentioned; the cost of highway road construction and maintenance.

We have a copy of a study done by the State of Iowa, Department of Transportation. You may be aware they have had a massive transfer of grain movement from rail to road and it says that now its road system is wearing out twice as fast as they can replace it and as a result the State of Iowa has found it cheaper to subsidize branch lines rather than see them abandoned, that they estimate each grain truck loaded to 72,000 pounds costs the state \$1.25 per mile. That is the State of Iowa Department of Transportation.

• 1630

The Saskatchewan Transportation Company tells us that our Prairie grade road system, the gravel ones, would cost 60¢ per mile in maintenance with any kind of significant transfer of grain movement to truck rather than rail and branch lines. Have you seen those figures, or have you taken these into account in terms of what the trucking industry would have to charge or what the provinces or states would have to charge to recover their maintenance and rebuilding costs, upgrading costs of roads?

Mr. Drinnan: If you go back to the 1974-1975 test haul out of Lethbridge, and I do not have it with me but there was a study done by Alberta Transportation of the costs associated with that and any future move in that direction, and the . . .

Mr. Benjamin: Are you telling me, then, that you could continue doing that every year for the next 25 or 50 years and it would not have some effect on the road system?

Mr. Drinnan: No, no. You did not give me a chance to finish what I am going to tell you. The Alberta government suggested that there was no appreciable additional damage done by the amount of grain that was carried.

Keep in mind that with a few tractor trailers you empty an elevator in a matter of a day. So you are all done. You might not be back there for three or four months. And most of it was

[Traduction]

provinces et les municipalités, qui devront offrir une meilleure infrastructure routière par suite de votre proposition?

M. A. Maclaren: C'est l'une des choses dont il aurait fallu tenir compte dans la rationalisation des voies d'embranchement. Une partie de l'argent versé pour les lignes terminales dans les villes aurait pu être dépensée ailleurs car, comme vous le savez mieux que moi, il existe des routes le long de chaque voie ferrée.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, vous pouvez maintenant faire des commentaires en utilisant le temps qui vous est alloué.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien. Il me semble déceler une faille dans l'argument du témoin, car vous ne tenez pas compte d'une chose qui vient d'être mentionnée par M. Mazankowski, soit les coûts de la construction et de l'entretien des routes.

Nous avons copie d'une étude réalisée par l'État de l'Iowa, le *Department of Transportation*. Vous savez peut-être qu'il s'est produit là-bas un transfert très important du transport du grain par train au transport par la route et l'on peut y lire que le réseau routier se détériore deux fois plus rapidement qu'il ne peuvent le remplacer; pour cette raison, l'État de l'Iowa a constaté qu'il en coûtait moins cher de subventionner les voies d'embranchement que de les voir abandonnées; ils estiment que chaque camion chargé de 72,000 livres de grain coûte à l'État 1.25 dollar le mille. C'est le *Department of Transportation* de l'État de l'Iowa.

La *Saskatchewan Transportation Company* nous dit qu'en ce qui concerne le réseau routier des Prairies, les routes de gravier, il en coûterait 60 cents le mille au titre de l'entretien si l'on abandonnait d'une façon significative le transport du grain par voies ferrées et voies d'embranchement en faveur du transport par camion. Avez-vous vu ces chiffres, ou en avez-vous tenu compte pour chercher à savoir combien l'industrie du camionnage devrait demander, ou combien les provinces ou les états devraient demander pour récupérer leurs frais d'entretien et de reconstruction, les frais d'amélioration du réseau routier?

M. Drinnan: Si l'on se reporte à l'expérience effectuée en 1974-1975 à Lethbridge, et je ne l'ai pas ici mais le *Alberta Transportation* a effectué une étude sur les coûts qui y sont reliés et à tout changement dans l'avenir en ce sens, et le . . .

M. Benjamin: Alors, êtes-vous en train de me dire que vous pourriez continuer à agir de la même façon chaque année pendant les 25 ou 50 prochaines années sans que cela n'ait d'effet sur le réseau routier?

M. Drinnan: Non, non. Vous ne m'avez pas laissé terminer ce que j'étais à vous dire. Le gouvernement de l'Alberta a laissé entendre qu'il n'y avait aucun dommage supplémentaire proportionnel à la quantité de grain transportée.

Rappelez-vous qu'avec quelques camions articulés, vous pouvez vider un élévateur en quelques jours. Alors, tout est terminé. Vous ne reviendrez sans doute pas à cet endroit avant

[Text]

on municipal roads. Oddly enough, most of the municipalities and the farmers in that area and the grain agents in those areas were calling for more trucks to come in because it meant that when we came in and cleaned the elevator out, the agent phoned all the producers and said, deliver more grain. So not only was the elevator agent wanting more trucks but the municipality, who built a lot of the road surface for those elevators and has to pay the maintenance cost on that municipal road, were calling for more trucks.

But Alberta did a study on it and if you wish you can ask them for it. I would see that you get it. I believe it is public. And it said that there was no appreciable cost, but certainly not in the magnitude you are talking about.

Mr. Benjamin: You did say that there was not much prospect of any significant movement of grain to export position by truck, but that you could serve branch lines. Does that mean you pick the grain up at the elevators or pick it up at the farm?

Mr. Drinnan: It would seem better picking up at the elevator, because he has the facilities to load a truck very quickly and get it on its way. Pickup at a farm is possible but the farmer would have to have some equipment that could load the truck very quickly or you begin to lose the advantages of it.

Mr. Benjamin: Well then, where is all this saving? A farmer pays his own trucking costs to get it to the elevator. Then there is your price to haul it from the elevator to a main line shipping point, whatever distance. And on top of that the farmer pays 5.1 times the Crow, then 6 times and then 10 times and by the end of the century it will be 12 times the Crow rate. And the Crow rate is the same price from his branch line elevator as it is from a main line shipping point. Where is all this savings?

Mr. Drinnan: The savings, I think, is in the millions of dollars that you are spending on hopper cars that you do not need to. The savings is in the millions of dollars that you are paying the railways to service branch lines that do not need to be serviced, that trucks could better handle at a lot less money. That is where your savings is.

Mr. Benjamin: In a few years' time, the railroads will have scrapped all the boxcars that are used for grain movement. They are taking them out of service every year, one or two or three thousand a year. So they will all have to be hopper cars. And that will be barely enough hopper cars, by the way, what with the additional ones that are still to be bought, that will be barely enough to handle from main line shipping points, let alone branch lines. So the reality is that we are going to have to build a lot more.

[Translation]

trois ou quatre mois. Et la plus grande partie du transport se fait sur des routes municipales. Curieusement, la plupart des municipalités et des fermiers de cet endroit, de même que les agents du grain, réclamaient davantage de camions car ainsi, lorsque nous venions et vidions l'élévateur, l'agent téléphonait à tous les producteurs pour leur demander de livrer encore du grain. Ce n'était donc pas seulement l'agent de l'élévateur qui souhaitait avoir plus de camions, mais également la municipalité qui a construit une bonne partie des routes menant à ces élévateurs et qui doit supporter les frais d'entretien de cette route municipale.

Mais l'Alberta a fait une étude à ce sujet et si vous le voulez, vous pouvez la leur demander. U'après moi, vous devriez pouvoir l'obtenir, je crois qu'elle est publique. Et l'on y dit que cela n'a pas occasionné de frais importants, du moins pas de l'importance dont vous parlez.

M. Benjamin: Vous avez dit qu'on ne peut s'attendre à un transport important du grain par camion vers les points d'exportation, mais que vous pourriez desservir les voies d'embranchement. Cela veut dire que vous prenez le grain aux élévateurs ou dans les fermes?

M. Drinnan: Il semble préférable de le prendre à l'élévateur, parce qu'on y trouve l'équipement permettant de charger les camions très rapidement et de les mettre sur la route. Il serait possible de prendre le grain à la ferme, mais il faudrait que le fermier disposé d'un matériel permettant de charger le camion très rapidement, sinon cela ne présente plus tellement d'avantages.

M. Benjamin: Mais alors, en quoi cela représente-t-il une économie? Un fermier supporte lui-même les frais de camionnage pour apporter le grain à l'élévateur. Ensuite, il y a le coût du transport de l'élévateur à un point d'expédition sur une ligne principale, quelle que soit la distance. Et en plus de tout cela, le fermier paie 5,1 fois le taux du Nid-de-Corbeau, et ensuite 6 fois, puis 10 fois et à la fin du siècle ce sera 12 fois. Et le taux du Nid-de-Corbeau est le même à partir de son élévateur sur une voie d'embranchement qu'à partir d'un point d'expédition sur une ligne principale. Où se trouve l'économie?

M. Drinnan: L'économie, à mon avis, réside dans les millions de dollars que vous dépensez pour des wagons-trémies alors que c'est inutile. L'économie réside dans les millions de dollars que vous versez aux chemins de fer pour maintenir en service des voies d'embranchement alors que cela n'est pas nécessaire, alors que des camions pourraient jouer le même rôle mieux et à bien moindre coût. Voilà où réside l'économie.

M. Benjamin: D'ici quelques années, les chemins de fer se seront débarrassés de tous les wagons couverts utilisés à l'heure actuelle pour le transport du grain. Ils les mettent hors service au rythme d'un, deux ou trois milliers par années. Uonc, il ne restera que des wagons-trémies. Et soit dit en passant, il restera à peine assez de wagons-trémies, même en comptant les wagons supplémentaires qu'il reste à acheter, il en restera à peine assez pour desservir les points d'expédition des lignes principales, sans parler des voies d'embranchement. La réalité, donc, c'est que nous allons devoir en construire bien davantage.

[*Texte*]

You advocate equal treatment under the National Transportation Policy. Since the charge for hauling grain has been computed by Mr. Snively and Mr. Gilson and the Ministry of Transport, in those costs there is a charge of 21% return on investment and depreciation on the railway lines.

• 1635

So to be equal, would this mean that road users should have to pay an extra \$4.2 billion a year to guarantee a return of 21% on investment and depreciation? If we are going to be fair and equal about this, why not have that cost of recovery in a built-in return on investment by the taxpayers for the road users—whether it is car or truck, bus, bicycle, motorcycle, or whatever?

Mr. A. Maclaren: Let me just speak to the generality. I am just a boy from the Ottawa Valley; all I know is trees, really. The \$4.2 billion figure you used is a rail figure; obviously the equivalent for highway improvement would be something else. There is clearly a cost of trucks using all highways. One of the things we have been arguing for years in real genuine rationalization of the collection system is that part of the federal money that is going to be poured into lines that may be used half a dozen times a year or something might have gone elsewhere. There would be more trucks, there would be more user charges—except in Alberta, where they have abandoned fuel tax for reasons that we all are well aware of—so you would have added revenue.

The question of adequate recovery of road user charges and allocation among different users is a very tricky thing, so any single number is pretty meaningless at this stage. There would be an added cost; we can concede that. There would be a need for some recovery; we can concede that.

The Iowa study I think would be very suspect, because U.S. truckers have, as you know, been involved in long-haul trucking to a very large extent. In total ton miles between rail and truck in the United States in the grain collection system, where there is no modal distortion between the two, truck was ahead through most of the 1970s, now rail seems to have caught up and is going past it again. But much of that is long-haul trucking.

We do not think that would happen to any great extent in Canada. We think it would happen only in emergency situations with specialty crops.

Mr. Benjamin: No, just a minute. As I understand it, the Iowa transfer of grain from rail to truck involved not long-haul

[*Traduction*]

Vous préconisez un traitement égal en vertu de la politique nationale des transports. Étant donné que le coût du transport des grains a été calculé par M. Snively, M. Gilson et le ministre des Transports, il a été inclus dans ces coûts des frais de 21 p. 100 pour le rendement de l'investissement et l'amortissement des lignes ferroviaires.

Ainsi, pour que toutes les parties soient traitées également, les usagers de la route devraient-ils payer 4.2 milliards par année de plus pour garantir un taux de rendement et d'amortissement de 21 p. 100? Si nous voulons être juste et équitable envers tous, pourquoi ne pas inclure ce coût de recouvrement dans un taux de rendement intégré par les contribuables à l'intention des usagers de la route, que ceux-ci conduisent une automobile ou un camion, un autobus, une bicyclette, une motocyclette, etc.?

M. A. Maclaren: J'aimerais parler de façon générale. Je suis originaire de la vallée de l'Ontario; la seule chose que je connaisse vraiment, ce sont les arbres. Le chiffre de 4.2 milliards que vous venez de mentionner a trait aux chemins de fer. Manifestement, le coût de l'amélioration du réseau routier ne serait pas le même. La circulation des camions sur toutes les grandes routes occasionne des coûts, de toute évidence. Au chapitre d'une véritable rationalisation du système de ramasse des céréales, nous avons soutenu pendant des années par exemple, qu'une partie des fonds du gouvernement fédéral affectés à l'amélioration de lignes de chemin de fer qui ne seront peut-être utilisées que six fois par année environ aurait pu servir à autre chose. Le nombre de camions et de frais d'usager serait augmenté, sauf en Alberta, où le gouvernement ne perçoit plus de taxe sur l'essence pour des raisons que nous connaissons bien. Cela créerait donc des revenus supplémentaires.

La question d'un recouvrement satisfaisant des frais d'usager de la route et de leur répartition entre les différents types d'usagers est très délicate, de sorte que l'on peut difficilement avancer un chiffre sérieux à ce stade. Nous pouvons reconnaître que cela entraînera un coût supplémentaire, et qu'il faudrait le recouvrer en partie.

L'étude faite en Iowa serait, à mon avis, très douteuse, parce que, comme vous le savez, les camionneurs américains offrent dans une très grande mesure des services de transport sur de grandes distances. Le camion a devancé le chemin de fer pendant presque toute la décennie au titre des milles-tonnes parcourus entre les points de ramassage des céréales aux États-Unis, où aucune distortion entre les modes de transport n'est relevée. À l'heure actuelle, le chemin de fer semble s'être ressaisi et a dépassé le camion encore une fois. Mais il s'agit ici principalement de camionnage sur de grandes distances.

Nous ne croyons pas que cette situation se produirait sur une grande échelle au Canada. À notre avis, cela pourrait survenir en cas d'urgence seulement, pour des récoltes spéciales.

M. Benjamin: Non, une minute. Si je comprends bien, le transfert des céréales du chemin de fer au camion en Iowa ne supposait pas le transport par camion du grain sur de grandes

[Text]

trucking, but trucking in the state of Iowa to the closest barge loading point on the Mississippi River system.

Mr. A. Maclaren: It may be, but it could be longer haul than we are anticipating.

Mr. Benjamin: In any case, can we have . . . I know you are aware that there have already been about 2,500 or 3,000 miles of light and medium-density branch lines abandoned. The legislation means that another 1,300 to 1,800 miles are going to be abandoned. You figure freedom of choice: When a farmer loses his elevator or loses his branch line, does that increase or decrease his freedom of choice?

Mr. A. Maclaren: Is he going to lose it, unless he and his fellow farmers living along that branch line decide that there is a better way to do it? Until they make that decision, why would they lose it?

Mr. Benjamin: He owns the elevator, him and his fellow members, bought and paid for. Do you mean to tell him to get up and walk away from that investment?

Mr. A. Maclaren: If he does not want to walk away from it, then he will choose the rail option. We are not asking anyone to force a switch; we are simply saying give us a chance to show what can be done with trucks. It is not going to be total and it is not going to be immediate.

Mr. Benjamin: Do you really believe that there is some significant possibility or probability of a market penetration for livestock into places like Ontario and Quebec, California? There was not time for me to ask the Cattlemen's Association this, but I will ask you: Do you mean to tell me that the Province of Ontario and the Province of Quebec or the State of California or the United States are going to hold still? You will end up with a subsidy war among the provinces. You will have the Americans slamming the border shut whenever . . .

Mr. A. Maclaren: Mr. Benjamin, on the American situation, I know nothing about it. On the eastern Canadian situation, however, we were participants in the 1976 beef and veal marketing study, so we got that out and looked at it. We also got more information from the Quebec government recently. The situation is quite simply this: In Ontario it is mostly feeder cattle that move down from the west; because of corn production in Ontario, they finish the cattle. In Quebec there does not seem to be that same potential. Despite the efforts of the Quebec government in the last decade of significant loans, running close to \$50 million to cattle producers, they have only managed to increase domestic self-sufficiency from around 22% to about 24%. The vast majority of the consumption of beef in the Province of Quebec comes from western Canada right now.

[Translation]

distances, mais plutôt son transport dans l'état de l'Iowa jusqu'au point de chargement le plus près sur la rivière Mississippi, où il serait ensuite acheminé par chaland.

M. À Maclaren: C'est possible, mais cela pourrait signifier un transport sur de plus grandes distances que nous ne le prévoyons.

M. Benjamin: De toute façon, pouvons-nous . . . Vous n'ignorez pas qu'environ 2,500 ou 3,000 milles d'embranchements faiblement et moyennement achalandés ont déjà été abandonnés. La loi prévoit que d'autres totalisant entre 1,300 et 1,800 milles le seront également dans l'avenir. Parlons de liberté de choix. Quand un fermier perd son élévateur ou l'embranchement qui le dessert, sa liberté de choix est-elle plus grande ou plus petite?

M. A. Maclaren: Le perdra-t-il, à moins qu'il ne décide de concert avec les autres agriculteurs qui vivent le long de l'embranchement qu'il existe une meilleure façon de transporter leur grain? Avant qu'ils ne prennent une telle décision, pourquoi perdraient-ils leur bien?

M. Benjamin: Il possède l'élévateur, tout comme les autres agriculteurs; il l'a acheté et l'a payé. Voulez-vous lui dire de quitter cet investissement?

M. A. Maclaren: S'il refuse de quitter son bien, il choisira alors le chemin de fer. Nous n'obligeons personne à changer de mode de transport. Nous disons simplement aux fermiers de nous permettre de montrer les possibilités qu'offre le camionnage. Le changement ne sera ni complet ni immédiat.

M. Benjamin: Croyez-vous vraiment qu'il existe des possibilités ou des probabilités assez grandes que le bétail fasse une percée dans les marchés de l'Ontario, du Québec, de la Californie? Je n'ai pu poser la question suivante à la *Cattlemen's Association*, mais je vous la poserai à vous: Essayez-vous de me dire que la province de l'Ontario, la province du Québec ou l'état de la Californie ne réagiront pas? Vous vous retrouverez avec une guerre de subvention entre les provinces. Les Américains fermeront la frontière chaque fois . . .

M. A. Maclaren: Monsieur Benjamin, je ne suis pas au courant de la situation aux États-Unis. Pour ce qui est de l'Est du Canada cependant, je peux vous dire que nous avons contribué à la réalisation de l'étude de 1976 sur la commercialisation du boeuf et du veau. Nous avons examiné cette étude. Nous avons également recueilli d'autres renseignements du gouvernement du Québec dernièrement. Très simplement, la situation est la suivante: En Ontario, ce sont en majorité des bovins d'engraissement qui descendent de l'Ouest; à cause de la culture du maïs, la province consomme tout le bétail. Le Québec n'offre pas les mêmes possibilités. Malgré les efforts du gouvernement québécois au cours de la dernière décennie, malgré les prêts importants de près de \$50 millions consentis aux éleveurs de bestiaux, le Québec n'a porté sa marge d'autonomie que d'environ 22 p. 100 à 24 p. 100. La grande partie du boeuf consommé au Québec à l'heure actuelle provient de l'Ouest du Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Udell.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Udell.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

Mr. Udell: Would I be out of order, Mr. Chairman, to get back to Mr. Benjamin's point about where could the trucking industry save money?

Mr. Benjamin: Save the farmers' money.

Mr. Udell: Save the farmers' money. I would hope this would save money and is one of the things we have been harping about for 15 years now and more recently since the Snavely studies were made that seem to indicate that the cost of moving grain by the most efficient use of trains, which are multi-car units or unit trains, to export points off main lines is somewhere in the neighbourhood of three to four times the Crow. The studies also indicate that in the case of branch line pick-ups—and certainly they vary—it is about 18 to 20 times Crow when the train has to go out to the boondocks and pick up grain.

In one case just out of Saskatoon on the Carleton subdivision, one that was for some reason or other protected by the CTC, by the Saskatchewan government's transportation agency's own figures, it is 40 times Crow. We would be better off to pay the farmer not to grow any grain in that area. But the point I wanted to make is that if you take a combination of the efficiencies of the trucking industry and the railways doing their own thing in their best way, our costs from branch lines would be in the neighbourhood of one to one and a half times Crow to bring the grain into mainline points. If you add that to the three or four times Crow, you have quite a saving over the 18 to 20 or 40 times Crow that it is costing now.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I noticed you sitting in the audience when the Cattlemen's Association was making its presentation and I think you heard it say that what it is almost begging for is a super-rail system. Would this affect your industry positively or negatively?

Mr. R. J. Lewis (President, Saskatchewan Trucking Association, consultant to CTA): Mr. Chairman, I think they were talking about a super-rail system for the export of grains, not the movement of cattle. Most of the livestock moves by truck at the present time, not by rail. They are not here now but they were referring to it and they were talking about a super rail system to move the grains to export market. We are saying that a combination of the best use of truck and the best use of rail would serve the best interests of the consumers of Canada.

Mr. Flis: I think the trend is to a more multi-modal transportation system where you can get your product from truck to train to boat.

M. Udell: Serait-il contraire au Règlement, monsieur le président, de revenir sur le point soulevé par M. Benjamin concernant les économies que pourrait permettre le camionnage?

M. Benjamin: Il pourrait faire économiser de l'argent aux agriculteurs.

M. Udell: C'est cela. J'espère que cette formule permettrait d'économiser. Nous le répétons depuis quinze ans et, dernièrement, depuis la publication des études Snavely qui semblent indiquer qu'il en coûte de trois à quatre fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour expédier le grain par les trains les plus efficaces, c'est-à-dire les trains-bloc, jusqu'à des points d'exportation situés en dehors des lignes principales. Selon ces études, dans le cas des ramassages sur les embranchements, qui varient beaucoup, il en coûte environ de 18 à 20 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau quand le train doit se rendre dans les petites localités et ramasser le grain.

A un endroit situé immédiatement à l'extérieur de Saskatoon dans la subdivision Carleton, protégée pour une raison ou une autre par la CCT, il en coûte 40 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau selon les propres chiffres de l'organisme de transport gouvernemental de la Saskatchewan. Il serait préférable de payer l'agriculteur afin qu'il ne cultive pas de céréales dans cette région. Mais si vous combinez le matériel le plus efficace des secteurs du transport par camion et par train, ceux-ci exerçant leur activité le mieux possible, il nous en coûterait de une à une fois et demie environ le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour expédier le grain des embranchements aux points situés sur les lignes principales. Si vous ajoutez ces chiffres aux pourcentages de trois à quatre fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, vous réalisez toute une économie par rapport au coût actuel qui est de 18 à 20 ou de 40 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci, monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Messieurs, vous étiez présents quand la *Cattlemen's Association* a fait son exposé. Vous l'avez sûrement entendue presque quémander un super réseau ferroviaire. Cela aurait-il une incidence positive ou négative sur votre industrie?

M. R.J. Lewis (président de la Saskatchewan Trucking Association et expert-conseil pour l'ACC): Monsieur le président, je pense que l'association parlait d'un super réseau ferroviaire pour l'exportation des céréales, non pas le transport des bestiaux. La plupart des bestiaux sont transportés par camion à l'heure actuelle, non pas par train. Les membres de l'association ne sont pas ici en ce moment, mais ils mentionnaient un super réseau ferroviaire pour acheminer les céréales au marché d'exportation. Nous affirmons qu'une combinaison du camion et du train, en recherchant une très haute qualité dans les deux modes, servirait le mieux les intérêts des consommateurs du Canada.

M. Flis: À mon avis, nous allons vers un système de transport multimodal qui nous permettra d'acheminer les produits par camion, puis par train et finalement par bateau.

[Text]

Mr. R. Lewis: What we are saying in our industry is that if we are competitive and if our service is added to the now-existing services of the railways to better the service to the population of Canada, to assist our export market, then we as a trucking industry should be prepared and should be permitted to participate in it.

Mr. Flis: Looking at what is best for Canada long term, because this is what this committee really has to look at, do you see this bill doing that? Do you see it improving our whole transportation system for grain but indirectly I am sure it will have spinoffs for other industries?

Mr. R. Lewis: We see the trucking industry's participation being excluded by this bill because of the pay-the-rail clause. There is no provision for paying the trucking industry for participating in any measure of the gathering system where we believe we can effect economies.

Mr. Flis: And yet the trend in the last few years has been to more and more farmers using trucks to transport grain, as Mr. Drinnan highlighted very well. You are getting into your trucks that have almost the same capacity as a boxcar, etc. This is happening now under the existing Crow rate benefit, so why would that not continue to happen under this bill?

Mr. Drinnan: Because we cannot haul any export grain. We cannot pick up grain off the branch lines to effect the economies because your customer is the Wheat Board and they are not hiring trucks to transport it, because they have got the rail to haul it at 21¢ or 22¢, or whatever the rate is, and this bill will eliminate us from hauling any grain and will eliminate us from hauling grains in markets we have already developed.

• 1645

Mr. Flis: But is there not a movement by the pools to close out a lot of the small elevators. We hear figures like 200 to 300. Have you had discussions with the pool and others about more or less how many they would close out and should that trend take place, which I am sure it will, or will that not affect your industry positively, directly, and pretty quickly?

Mr. Drinnan: We have talked with the Alberta Pool, the Manitoba Pool; the Sask Pool did not want to meet with us. This was some time back. We had a proposal at that time: test to find out whether trucks will do it for you. Take particular lines that are up for abandonment and let producers use trucks and find out if they work. If they are not satisfied with it, then the rails are still there; go back to rail service. That idea met with a lot of favour by a number of the other grain companies, but it did not meet with a lot of favour by the pools. I think it is the Sask Pool primarily that is most opposed, because if you

[Translation]

M. R. Lewis: Mes confrères et moi affirmons que nous sommes concurrentiels et que si notre service vient s'ajouter aux services ferroviaires déjà offerts dans le but de mieux répondre aux besoins de la population du Canada et d'aider le marché d'exportation canadien, alors l'industrie du camionnage devrait être prête à participer à ce projet et autorisée à le faire.

M. Flis: Si l'on considère ce qui sert le mieux les intérêts à long terme du Canada, ce dont est vraiment chargé ce Comité, croyez-vous que ce projet de loi remplit ce critère? Estimez-vous qu'il améliorera l'ensemble de notre réseau de transport des céréales, même si, indirectement, je suis certain que des avantages inattendus retomberont sur d'autres industries?

M. R. Lewis: Nous constatons que l'industrie du camionnage est exclue dans ce projet de loi en raison de la disposition en vertu de laquelle les compagnies ferroviaires sont payées pour leurs services. Rien de tel n'est prévu pour récompenser l'industrie du camionnage de sa participation au système commun qui peut, selon nous, faire réaliser des économies.

M. Flis: Et pourtant, ces dernières années, de plus en plus d'agriculteurs ont eu recours aux camions pour transporter leurs céréales, comme l'a très bien fait ressortir M. Drinnan. Les camions ont presque la même capacité que les wagons couverts. Cette situation se produit maintenant même si le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau avantage les agriculteurs, de sorte que pourquoi cela ne se reproduirait-il pas après l'entrée en vigueur de ce projet de loi?

M. Drinnan: Parce que nous ne pouvons pas transporter les céréales destinées à l'exportation. Nous ne pouvons ramasser les céréales sur les embranchements pour faire réaliser les économies dont on a parlé parce que notre client est la Commission du blé et qu'elle n'engage pas de camions pour transporter les céréales. En effet, elle les fait acheminer par train au coût de 21 cents ou de 22 cents, ou quelque soit le coût. En vertu de ce projet de loi, nous ne pourrions plus transporter de céréales, même dans les marchés que nous avons déjà exploités.

M. Flis: Mais les coalitions d'agriculteurs ne parlent-elles pas de fermer un grand nombre de petits éleveurs. Nous entendons parler de nombres comme 200 à 300. Avez-vous parlé avec les coalisés, «le pool», et d'autres organismes pour savoir à peu de chose près combien ils en fermeraient et, si cette tendance devenait réalité, comme j'en suis sûr, est-ce que cela n'influencerait pas favorablement votre industrie, directement et assez rapidement?

M. Drinnan: Nous avons parlé avec le pool de l'Alberta et le pool du Manitoba; le pool de la Saskatchewan n'a pas voulu nous recevoir. C'était il y a un certain temps. Nous avions une proposition à faire à cette époque: vérifiez pour voir si des camions le feront pour vous. Choisissez des lignes qui doivent être abandonnées et laissez les producteurs utiliser des camions et voir si cela marche. S'ils n'en sont pas satisfaits, les rails seront toujours là; revenez au service ferroviaire. Cette idée a été accueillie favorablement par un certain nombre d'autres sociétés céréalières, mais elle n'a pas été très bien accueillie

[Texte]

pay the subsidy to the rail the only way the producer can get it is to ship rail, and the only way you can get that is to ship to the closest elevator which is his pool elevator. If you pay the producer, then the money is in the producer's pocket and he can decide whether he is going to ship to that pool elevator, or whether he is going five elevators down the line to get a better price for his grain, get lower handling charges, get his money today. The pools, I do not think, want that competition in their business. If you pay the subsidy all to the rail, then the producer is captured because the only way he can do it is to deliver to his local elevator. I think that is one of the reasons why the pools are so opposed to pay the producer.

Mr. Flis: The producer is captured now and yet the trend is as we saw with an elevator like Weyburn in Saskatchewan where farmers are trucking their grain over a hundred miles or two hundred miles because they are getting probably a more efficient and a more flexible service which you the trucking industry can provide, and I think your business will grow. I think your fears are unfounded.

Mr. Drinnan: But only if they . . .

Mr. Flis: Let me draw a parallel between the passenger system and the freight system. Via Rail: the taxpayers of Canada have to subsidize each passenger \$3 to \$1. For every dollar ticket a passenger buys, Canadians subsidize it \$3.00. And yet what is the trend? Fewer and fewer people taking the trains, more and more taking cars and planes, because of getting there faster and getting there more comfortably, or whatever.

Mr. Drinnan: Well, it seems to us in addressing the situation that we are aware that the pools and the elevator companies are rationalizing their country houses, but by the pools own admission in some of their own material they will be down to 525 elevators in the near-distant future, but it seems to me that they want to do it in their own time. They want to do their own rationalization, and they do not want any interference with speeding it up or any other type of interference.

Mr. Lewis: I think our biggest problem is that we do not see any measure in this bill which would permit the producer to pay the trucking firms for their participation in the movement. Now, when I say trucking firms it could be the farmer, it could be a small brother-in-law, or son-in-law . . .

Mr. Flis: I do not think I see it in the bill either, but where were you people and the witnesses before us, where were you in early 1983 when every member in Ottawa practically was lobbied to death on the method of payment. You people, I

[Traduction]

par les pools. Je pense que c'est principalement le pool de la Saskatchewan qui y est le plus opposé, parce que si vous versez la subvention aux compagnies de chemin de fer, la seule façon dont le producteur peut en bénéficier est d'expédier le grain par chemin de fer et la seule façon d'y parvenir est d'expédier le grain à l'élévateur le plus proche qui est l'élévateur de son pool. Si vous payez le producteur, l'argent est alors dans la poche du producteur et il peut décider s'il va expédier son grain à l'élévateur de son pool ou s'il va l'envoyer à un élévateur situé à cinq élévateurs plus loin sur la ligne de chemin de fer pour avoir un meilleur prix pour son grain, payer des frais de manutention moins élevés et avoir son argent le même jour. Je ne pense pas que les pools veuillent subir cette concurrence dans leurs affaires. Si vous versez toute la subvention au chemin de fer, le producteur est captif parce que la seule façon dont il peut en bénéficier est de livrer son grain à l'élévateur local. Je pense que c'est là une des raisons pour lesquelles les pools sont tellement opposés à ce que la subvention soit versée aux producteurs.

M. Flis: Le producteur est captif actuellement et cependant, comme nous l'avons vu dans un élévateur comme celui de Weyburn en Saskatchewan, la tendance est à ce que les agriculteurs camionnent leur grain sur 100 ou 200 milles parce qu'ils ont probablement un service plus efficace et plus souple que vous, l'industrie du camionnage, pouvez fournir et je crois que vos affaires vont augmenter. Je pense que vos craintes ne sont pas fondées.

M. Drinnan: Mais si seulement ils . . .

M. Flis: Permettez-moi de comparer le système des passagers et le système du fret. Via Rail: les contribuables du Canada doivent subventionner chaque passager à raison de \$3 pour \$1. Chaque fois qu'un passager achète un billet de \$1, les Canadiens versent \$3. Et cependant, quelle est la tendance? De moins en moins de gens prennent le train, de plus en plus prennent des autocars et des avions parce qu'ils arrivent plus vite et voyagent plus confortablement ou pour toute autre raison.

M. Drinnan: Et bien, il nous a semblé, en étudiant la situation, que nous savions que les pools et les sociétés d'élévateurs étaient en train de rationaliser leurs opérations mais, d'après ce qu'admettent les pools dans leur propre mémoire, ils n'auront plus que 525 élévateurs dans un proche avenir, mais qu'ils n'agiront qu'au moment qu'ils auront choisi. Ils veulent procéder à leur propre rationalisation et ils ne veulent pas être obligés de l'accélérer ou subir tout autre type d'interférence.

M. Lewis: Je pense que notre plus important problème est que nous ne voyons, dans ce projet de loi, aucune mesure qui permette aux producteurs de payer des entreprises de camionnage qui participent au mouvement du grain. Toutefois, lorsque je dis entreprises de camionnage, cela pourrait être l'agriculteur, cela cela pourrait être un petit beau-frère ou un gendre . . .

M. Flis: Je ne pense pas que je le vois dans le projet de loi non plus, mais où étiez-vous, vous autres, et les témoins paraissant devant nous, où étiez-vous au début de 1983 lorsque pratiquement tous les députés à Ottawa étaient soumis à de

[Text]

think, have supported the Gilson 80-20 recommendation and then you supported the Pepin 50-50 recommendation. Were you lobbying as strongly as your opposition on your position today?

Mr. A. Maclaren: As strongly, I do not know, because there certainly were people in Western Canada and the farm groups from the pools particularly, who did not want to see any change at all and thought the whole thing was a disaster to even open it up. That is a legitimate position from their standpoint.

We were not considered major players in the Gilson review. We were not at the table. We were consulted by people who were at the table, and we worked very closely with Transport Canada officials. We had made submissions as far back as five years ago at the political level on the role we thought there would be for truckers. We thought until this bill was introduced, or two weeks before, or some time in May, we thought the principle had been recognized. We thought, in fact, that the interest we had in having an opportunity to participate was going to be included. There is nothing as upsetting as thinking that you achieved on a major piece of national legislation what you hoped to achieve and then suddenly, zap, the rug disappears.

• 1650

Mr. Flis: Surely . . .

The Chairman: Last comment, Mr. Flis.

Mr. Flis: —you must have access to the media and you knew what was happening and the kind of strong lobbying that was going on. You knew the government's position and why it changed, etc.

Are we coming back for round two, Mr. Chairman?

It brings me back to your comment, though. Is this why you are asking for a position to be represented on the committee of 21?

Mr. A. Maclaren: That was our initial submission in May. It was a gut reaction when it even appeared likely that the government might move very quickly on the legislation. We just felt we had better have—as we looked around at the wreckage, we thought that we better get something in very quickly. And certainly, one of the things that was of concern to the trucking industry was, just how strict will this group of 21 be in making sure that the money goes where it is supposed to go? Into bridges, tracks and ties, and tunnels?

Mr. Flis: Looking at the size of the committee, already of 21, now you could live with not having direct representation on . . .

Mr. A. Maclaren: I suppose we could live with almost anything, and I guess that is one thing we could live with. But it did seem to us that nobody would have a keener interest in

[Translation]

très fortes pressions à propos de la méthode de paiement. Vous avez, je pense, appuyé la recommandation Gilson de 80 et 20 p. 100, puis vous avez appuyé la recommandation Pepin de 50 et 50 p. 100. Avez-vous exercé des pressions aussi fortes que celles des opposants à votre position d'aujourd'hui?

M. A. Maclaren: Aussi fortes, je ne sais pas, parce qu'il y avait certainement des gens dans l'Ouest du Canada et les groupes agricoles des pools en particulier qui ne voulaient voir aucun changement du tout et pensaient que simplement toucher à l'ancienne loi était désastreux. C'est une position légitime d'après eux.

Nous n'étions pas considérés comme des personnages importants dans l'étude Gilson. Nous n'étions pas assis à la table. Nous étions consultés par des personnes qui siégeaient à la table, et nous avons coopéré très étroitement avec les fonctionnaires de Transport Canada. Nous avons soumis des mémoires déjà il y a cinq ans au niveau politique sur le rôle que nous pensions devoir être celui des camionneurs. Nous avons pensé jusqu'à ce que le projet de loi soit présenté, ou deux semaines avant ou à une certaine époque du mois de mai, nous avons pensé que le principe avait été accepté. Nous pensions, en fait, que notre intérêt marqué pour la possibilité de participer à l'action allait être inclus dans le projet de loi. Il n'y a rien de si désappointant que de penser que vous aviez mis dans une loi importante ce que vous espériez y mettre et puis, soudainement, hop, tout cela disparaît.

M. Flis: Certainement . . .

Le président: Une dernière remarque, monsieur Flis.

M. Flis: . . . vous devez avoir accès aux médias d'information et vous connaissiez ce qui arrivait et le type de fortes pressions qui étaient exercées. Vous connaissiez la position du gouvernement et pourquoi elle a changé, etc.

Est-ce que nous revenons pour la deuxième manche, monsieur le président?

Cela me ramène à votre commentaire, cependant. Est-ce la raison pour laquelle vous demandez à être représenté au comité des 21?

M. A. Maclaren: C'était notre demande initiale en mai. C'était une réaction instinctive lorsqu'il est apparu vraisemblable que le gouvernement pouvait présenter très rapidement cette loi. Nous avons simplement pensé que nous ferions mieux—en considérant le désastre, nous avons pensé qu'il valait mieux nous en occuper très rapidement. Et, certainement, l'une des choses qui préoccupait l'industrie du camionnage était de savoir si ce groupe des 21 s'assurait que l'argent allait être affecté à ce qui était prévu? À des ponts, des voies, des traverses et des tunnels?

M. Flis: En considérant la taille du comité, déjà composé de 21 membres, vous pourriez survivre à présent sans avoir une représentation directe.

M. A. Maclaren: Je suppose que nous pourrions survivre à presque tout, et je pense que c'est une chose avec laquelle nous devons vivre. Mais il nous semble que personne ne serait

[Texte]

making sure that the money went where it was supposed to go than the trucking industry.

Mr. Flis: I would like to close with a question my colleague asked the previous witnesses, Mr. Chairman. That is, if you were given a choice of the status quo versus Bill C-155 as is, what would be your choice?

Mr. A. Maclaren: That is a difficult question. I do not know if my colleagues would agree with me but quite frankly, being totally selfish about it and with the concerns that have been generated with the change in C-155, the status quo.

Mr. Flis: The status quo.

Mr. A. Maclaren: But that is a pretty selfish position to take. But that indicates the level of our concerns, because we were prepared to go along with bringing the grain transportation system into the twentieth century, as long as we had a chance to participate in it.

The Chairman: Thank you. Mr. Mayer. Briefly, please.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. A couple of areas. You mentioned in your opening statement, Mr. Maclaren, that you did not . . . at least I took it from you that you did not think you could compete with the railways from the middle of the Prairies to export position, either Vancouver or Thunder Bay. You mentioned that you had done some work as far as hauling and distances, and you mentioned distances from 20 miles to 200 miles. Could you give us some kind of an idea . . . it does not have to be anything scientific, but some kind of a ballpark figure or gut feeling as to what distances the trucks can be competitive with the rail on?

Mr. A. Maclaren: I will let my colleagues enter that in detail. We think the real opportunity in the short term and medium term is on the branch lines. There have been in the past, and there may be in the future, opportunities in special situations to move higher valued grains longer distances to meet capacity crises, to meet futures requirements, to get the right kind of grain to Vancouver when there is an imbalance of the right kind of grain that the ships are calling for.

We have moved—what, Bob? Flax? Canola? From the Prairies to Lakewood and from Alberta and Saskatchewan to Vancouver. But they have tended to be temporary situations, have they not?

Mr. Drinnan: Well, we have moved a lot of canola to Vancouver out of Saskatchewan. But canola has a lot higher price and hence has more dollars to pay for transportation. And to meet futures markets, or whatever, a lot of canola has moved long distances.

We have moved, for a lot of years, a lot of feed grains off the Prairies into the lower B.C. mainland. That was possible

[Traduction]

plus intéressé à faire en sorte que l'argent aille où il était prévu aller et non à l'industrie du camionnage.

M. Flis: Je voudrais terminer par une question que mes collègues ont posée aux témoins précédents, monsieur le président. Cette question est la suivante: si on vous donnait le choix entre ne rien faire et le projet de loi C-155 sans modification, que choisiriez-vous?

M. A. Maclaren: C'est une question difficile. Je ne sais pas si mes collègues seraient d'accord avec moi, mais, très franchement, en étant totalement égoïste et étant donné les préoccupations qui ont été soulevées par la modification du projet de loi C-155, le statu quo.

M. Flis: Le statu quo.

M. A. Maclaren: Mais c'est une position assez égoïste. Mais cela indique le degré de vos préoccupations parce que nous étions prêts à faire en sorte de faire entrer le système de transport du grain dans le XXe siècle tant que nous avions une chance d'y participer.

Le président: Merci. Monsieur Mayer. Brièvement, s'il vous plaît.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Deux domaines. Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire, monsieur Maclaren, que vous ne pensiez pas—tout au moins je l'ai compris, que vous ne pensiez pas pouvoir faire concurrence aux chemins de fer entre le milieu des Prairies et les ports d'exportation, soit Vancouver ou Thunder Bay. Vous avez mentionné que vous aviez fait certaines études sur le camionnage et les distances, et vous avez mentionné des distances comprises entre 20 milles et 200 milles. Pourriez-vous nous donner une idée—je ne pense pas que cela doive être quelque chose de scientifique, mais une idée générale ou un sentiment instinctif de la distance sur laquelle les camions peuvent être concurrentiels avec le chemin de fer?

M. A. Maclaren: Je vais laisser mes collègues répondre à cela. Nous pensons qu'à court et moyen termes, nous avons de réelles possibilités dans les lignes secondaires. Il y a eu dans le passé, et il peut y avoir à l'avenir, des possibilités, dans des situations spéciales, de transporter les grains les plus coûteux sur de plus grandes distances en cas d'insuffisance de la capacité de transport, pour respecter des échéances, pour transporter le type approprié de grain jusqu'à Vancouver lorsqu'il y a déséquilibre dans les types de grain que les navires demandent.

Nous avons transporté—quoi, du «Bob»? De la graine de lin? Du Canola? Des Prairies à Lakewood, et de l'Alberta et de la Saskatchewan à Vancouver. Mais ces situations n'étaient que temporaires, n'est-ce pas?

M. Drinnan: Et bien, nous avons transporté une grande quantité de Canola à Vancouver à partir de la Saskatchewan. Mais le prix du Canola est beaucoup plus élevé, et il est donc possible de mieux payer son transport, et pour respecter les échéances ou pour toute autre raison, une grande quantité de Canola a été transportée sur de longues distances.

Nous avons transporté, pendant un grand nombre d'années, une grande quantité de grains de provendes des Prairies

[Text]

because of the federal Feed Grain Assistance Act. There were a few extra dollars in there that producers could buy trucks with.

Mr. Mayer: But basically you are talking competition with the railroads—a few hundred miles as opposed to competing with them head-on-head from the Prairies to export position. Is that a fair comment?

Mr. Udell: Well, we think that is our role. In the case that Mr. Drinnan just mentioned, I think the Crow rate on canola would be some \$6 a tonne. Because there was a futures spread in Vancouver of some \$50 a tonne, we hauled grain for about \$26 a tonne.

Mr. Mayer: Those are special circumstances.

Mr. Udell: There is nowhere that we have ever advocated the long haul movement of export grain.

Mr. Mayer: When you do get your export position, what kind of special problems do you encounter as far as unloading?

Mr. Udell: No problems with unloading. We made a movement out of Manitoba recently, or last year or so, for Cargill and Pioneer, where they could not get rail cars—there was a shortage of rail cars—and the entire movement was by truck. There is no unloading problem at Thunder Bay or anywhere else. It is a tilt-action elevator, and there are no problems loading or unloading.

• 1655

Mr. Mayer: Tell me, in terms of hauling on the Prairies, what kind of . . . Pursue this a little bit along the lines that Mr. Benjamin was talking about with regard to damage to roads. It has been my experience with bigger trucks that you have bigger tires and you have less loading per square inch than actually some farm trucks. What has been the experience with regard to damage to roads? I guess that is a leading question, but I will lay it out totally.

It has been my experience that in many cases there is less damage to roads with trucks that are properly loaded with pressure per square inch, or loading per square inch, than there are with some farm vehicles. Most farmers overload their trucks on a regular basis. Do you have any comment?

Mr. R. Lewis: There would be less damage using a properly constructed vehicle of a 73,000 pound gross with six axles or five-axle unit, as compared to a farm truck with eight-inch-width tires or ten-inch-width 38 tires and putting the total weight on the back end of a single-axle unit.

We know there is going to be road wear. We say there is not road destruction. But we know that, with every pass of a vehicle over a highway, there is wear. It is reasonable that, if you run over 4,000 trucks a year, the road is going to wear out much faster than with 100 trucks a year.

[Translation]

jusqu'à la partie inférieure de la Colombie-Britannique continentale. C'était possible à cause de la Loi sur l'aide aux grains de provendes. Elle permettait de gagner un peu d'argent avec lequel les producteurs pouvaient acheter des camions.

Mr. Mayer: Mais, en principe, vous parlez de concurrence avec les chemins de fer—sur quelques centaines de milles, et non de leur faire concurrence entre les Prairies et les ports d'exportation. Votre remarque est-elle honnête?

Mr. Udell: Et bien, nous pensons que c'est notre rôle. Dans le cas dont M. Drinnan vient de parler, je pense que le tarif du Corbeau pour le Canola serait d'environ \$6 la tonne. Parce qu'il y avait un écart entre les livraisons à Vancouver d'environ \$50 la tonne, nous avons transporté ce grain pour environ \$26 la tonne.

Mr. Mayer: Ce sont des circonstances spéciales.

Mr. Udell: Nous n'avons jamais demandé à transporter sur de longues distances les grains destinés à l'exportation.

Mr. Mayer: Lorsque vous arrivez à votre port d'exportation, quel type de problèmes spéciaux avez-vous en ce qui concerne le déchargement?

Mr. Udell: Aucun problème de déchargement. Nous avons récemment fait un transport hors du Manitoba, ou l'an dernier à peu près, pour Cargill et Pioneer alors qu'ils ne pouvaient obtenir de wagon—il y avait un manque de wagons—tout le transport a été fait par camion. Il n'y a pas de problème de déchargement à Thunder Bay ou ailleurs. C'est un élévateur à cellules ie stockage à bascule et il n'y a pas de problème de chargement ou de déchargement.

Mr. Mayer: Dites-moi, en ce qui concerne le remorquage dans les Prairies, quel type de . . . Continuez un petit peu sur ce que disait M. Benjamin à propos de l'endommagement des routes. Je sais que sur les plus grands camions, vous montez de plus gros pneus et que la charge par pouce carré est moins forte que celle de certains camions agricoles. Quelle est votre expérience de l'endommagement des routes? Je pense que c'est une question importante, mais je vais l'exprimer entièrement.

D'après moi, dans de nombreux cas, les routes sont moins endommagées par des camions qui sont chargés de la façon appropriée et dont la pression par pouce carré ou la charge par pouce carré est appropriée, que par certains véhicules agricoles. La plupart des agriculteurs surchargent ordinairement leurs camions. Pouvez-vous nous parler de cela?

Mr. R. Lewis: Les routes seraient moins endommagées par des véhicules construits de la façon appropriée, pesant 73,000 livres brutes et comportant cinq ou six essieux que par un camion agricole avec des pneus de huit ou dix pouces de large dont le poids total porte sur la partie arrière d'une boîte à un seul essieu.

Nous savons que la route va être usée. Nous affirmons qu'elle n'est pas détruite mais nous savons qu'à chaque passage d'un véhicule sur une route, la route s'use. Il est raisonnable de dire que si vous y faites passer plus de 4,000 camions par an,

[Texte]

But we are talking of the movement of grains, the consolidation of grains, and the picking up and gathering of grains. In Mr. Benjamin's figures, he is talking about wearing the roads out at 60 cents a mile. How many trucks are we talking about? Maybe 200 passes a year would move all of the grain in and out of an elevator in any given area. So we are not talking about 1,000 trucks a day, loaded to maximum weight. And those trucks go one way empty, so when you cut it in half, you are cutting out half of the wear of passing. So it is going out one way loaded, it is coming back empty. There may be 20 trucks employed for a one-week period, or a two-week period, and there may not be any others for a month.

All people will dispute the cost of highway construction. I certainly dispute Mr. Benjamin's figures, and I suppose any engineers can come up with one story or another. But I do not think we can take his view as being absolute—or ours as being absolute. When you are running over a highway, you are going to wear the highway out.

But there are other benefits. There are no, or very few, socio-economic benefits of a rail line sitting down that you use six times a year for ten boxcars or hopper cars. But there are a lot of benefits to having maybe five or six or eight or ten people owning two trucks apiece in a community, hiring people working in the community, buying the trucks, buying fuel, and living in that community. We say those benefits must be offset by the rail line benefit, too.

Mr. Mayer: Two other short items. In my observation, there has been a dramatic increase in the number of grain trailers on the road in the last five years—just to pick a figure. We never used to see people hauling either full trailers or pups in tandem. Do you have any kind of figures in percentages or absolute amounts that show the amount of increase in grain movement, by semi-trailer, or by the trucking industry over the past five years? If you do not have it, I would be interested in...

Mr. Udell: There were some experimental hauls back in the early 1970s, and the Wheat Board hauls—or whatever name they called them. In Saskatchewan, they mustered together, I think, some 50 hopper-bottom semi-trailers, approximately 30 into Saskatoon and 25 into Moosejaw. We had a hard time to get them. I think even half a dozen trucks came in from Alberta.

Mr. Mayer: Using some old Omahas or something probably at the time.

Mr. Udell: Yes. And today we do not have a handle on it—the figures vary—but if you take all the hopper-bottom semi-trailers in commercial fleets and sitting in farmyards, for whatever reason, the number could be in excess of 3,000. They

[Traduction]

cette route s'usera beaucoup plus vite que si vous y faites passer cent camions.

Mais nous parlons du mouvement des grains, du regroupement des grains et du ramassage et de la collecte des grains. Dans ses chiffres, M. Benjamin parle d'usurer les routes à raison de 60 cents le mille. De combien de camions parlons-nous? Peut-être que 200 mouvements de camions par an permettraient de transporter tout le grain entrant et sortant d'un élévateur pour toute région donnée. De sorte que nous ne parlons pas d'environ 1,000 camions par jour, chargés au maximum. Et ces camions vont dans un sens à vide, de sorte que vous coupez cela en deux, que vous coupez en deux l'usure provoquée par les camions. Ainsi, un camion va dans un sens chargé et revient à vide. Il peut y avoir 20 camions qui sont utilisés pour une période d'une semaine ou période de deux semaines et il peut ne pas y en avoir d'autres pendant un mois.

Personne n'est d'accord sur le coût de la construction des routes. Je ne suis certainement pas d'accord avec les chiffres de M. Benjamin et je suppose que tous les ingénieurs pourraient nous raconter une histoire ou une autre, mais je ne pense pas que nous puissions considérer ces chiffres comme étant des chiffres absolus—ou les nôtres comme étant des chiffres absolus. Lorsque vous roulez sur une route, vous allez l'usurer.

Mais il y a d'autres avantages. Il n'y a pas ou il y a très peu d'avantages socio-économiques offerts par une voie de chemin de fer que vous utilisez six fois par an pour dix wagons couverts ou wagons-trémies, mais il y a de grands avantages à avoir peut-être cinq, six, huit ou dix personnes possédant chacune deux camions dans une communauté, qui embauchent des personnes travaillant dans cette communauté, qui achètent des camions, ie l'essence et vivent dans cette communauté. Nous disons que ces avantages doivent être comparés à ceux qui sont procurés par la voie de chemin de fer.

M. Mayer: Deux courtes choses. D'après moi, ces cinq dernières années, simplement pour citer un nombre, le nombre des remorques de grain sur les routes a augmenté considérablement. Nous n'avions pas l'habitude de voir des gens remorquer soit des remorques pleines, soit des demi-remorques l'une derrière l'autre. Pouvez-vous nous donner des chiffres en pourcentage ou des chiffres absolus qui indiquent le degré d'augmentation du mouvement des grains par semi-remorque ou par l'industrie du camionnage au cours des cinq dernières années? Si vous ne les connaissez pas, je serais intéressé à...

M. Udell: Il y a eu certains remorquages expérimentaux au début des années 1970 et la Commission du blé remorque—ou quel que soit le nom qu'ils leur ont donné. En Saskatchewan, ils ont rassemblé, je pense, environ 50 demi-remorques à trémie, environ 30 à Saskatoon et 25 à Moose Jaw. Nous avons eu du mal à les avoir. Je pense qu'une demi-douzaine de camions sont même venus de l'Alberta.

M. Mayer: En utilisant quelques anciens omahas ou quelque chose comme cela à cette époque.

M. Udell: Oui. Et aujourd'hui nous ne savons pas—les chiffres varient—mais si vous prenez toutes les semi-remorques à trémie des flottes commerciales qui sont inactives dans les fermes, pour quelque raison que ce soit, ce nombre pourrait

[Text]

are hauling something; they are hauling feed grain; even in some ways they are participating in the export movement right now where the grain is moved from one point to another for whatever reason.

I wonder, Mr. Chairman, if I could, just address the subject of road damage a little bit. It seems to me and our association that when you talk about road damage it seems to be more of a paranoia, raised by people who are opposed to grain trucking. Any engineer will tell you that the roads are built to a lifetime of 15 to 20 years. We do not see any evidence in Saskatchewan that these 3,000 semi-trailers are punching the road into the ground, or tearing the roads apart. The thing that Mr. Benjamin was talking about was a study done by a chap by the name of Gallagher whom we are highly suspicious of. I think it was Mr. Benjamin's brother-in-law. There is no way that we go along with the figures he got. As far as the Transportation Agency of Saskatchewan, I am a member of the advisory committee on transportation and I work very closely with the TAS, and they deny giving these figures to Mr. Gallagher. So take it from there, Mr. Chairman.

• 1700

Mr. Mayer: Well, what . . .

The Chairman: Thank you. Your final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Let me just comment. I have had councillors in municipalities tell me that the biggest damage they have done to roads are school buses, because school buses have to go day in and day out, regardless of the weather, just as an aside.

I forget whether it was Mr. Maclaren or Mr. Drinnan who mentioned something about imaginative competition, if the truckers were given a chance to compete. What exactly did you mean precisely? Could you give us some examples of what you meant by imaginative competition, please.

Mr. Drinnan: In 1950 I worked for the railways, and at that time all beef moved from the west by rail car. I left the railways in 1957. In the early 1950s the beef rate into eastern Canada was somewhere around \$8 . . . I think \$7.45 was the rate at that time. They also paid refrigeration and handling, and the delivery was about three weeks. The rail strike came at that point and a number of trucks started in the business, hauling that beef across Canada.

When I left the railway in 1957, the rate was in the \$6 area. It moved down to \$4.32. There was no refrigeration charges, and delivery was in three, four five days. Today, some 30 years later, the rate is back up to about \$9 a hundredweight. I think it is imaginative competition that trucks provided at that time

[Translation]

excéder 3,000. Ils remorquent quelque chose; ils remorquent des grains de provende; même d'une certaine façon, ils participent au mouvement d'exportation en ce moment où le grain est transporté d'un point à un autre pour quelque raison que ce soit.

Je me demande, monsieur le président, si je pouvais simplement parler un petit peu de l'endommagement des routes. Il nous semble, à notre association et à moi, que lorsque vous parlez de l'endommagement des routes, c'est une paranoia, une psychose provoquée par les personnes qui s'opposent au transport du grain par camion. Tout ingénieur vous dira que les routes sont construites de manière à durer de 15 à 20 ans. Rien, selon nous, ne montre qu'en Saskatchewan, ces 3,000 semi-remorques défoncent les routes ou les démolissent. M. Benjamin a parlé d'une étude effectuée par une personne du nom de Gallagher dont nous nous méfions au plus haut point; je pense qu'il s'agit du beau-frère de M. Benjamin. Nous ne pouvons du tout être d'accord avec ses chiffres. En ce qui concerne le Bureau de transport de la Saskatchewan (IAS), je fais partie du comité consultatif, des transports, et je travaille en étroite collaboration avec le TAS et les responsables nient avoir donné ces chiffres à M. Gallagher. À vous de tirer vos conclusions, monsieur le président.

M. Mayer: Eh bien, ce que . . .

Le président: Merci. Votre dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: Permettez-moi de commenter. Des conseillers municipaux m'ont dit que les dommages les plus importants aux routes sont provoqués par des autobus scolaires parce qu'ils doivent sortir quotidiennement, indépendamment du temps.

J'ai oublié si c'est M. Maclaren ou M. Drinnan qui a mentionné quelque chose concernant la concurrence imaginative, si on permettait aux camionneurs d'entrer en concurrence. Que vouliez-vous dire exactement? Pouvez-vous nous donner des exemples de ce que vous voulez dire par concurrence imaginative.

M. Drinnan: En 1950, j'ai travaillé pour les chemins de fer et à cette époque tout le boeuf était transporté à partir de l'Ouest par wagon ferroviaire. J'ai quitté les chemins de fer en 1957. Au début des années 1950, le taux de transport du boeuf vers l'est du Canada s'élevait à environ 8 dollars, je pense qu'il s'agissait de 7.45 dollars à l'époque. La réfrigération et la manutention étaient également payées et la livraison prenait environ trois semaines. C'est à ce moment que survint la grève des chemins de fer et un certain nombre de camionneurs se sont lancés en affaires, transportant ce boeuf dans tout le Canada.

Lorsque j'ai quitté les chemins de fer en 1957, le taux s'élevait à environ 6 dollars. Il est passé à 4.32 dollars. Il n'y avait pas de frais pour la réfrigération et la livraison prenait trois, quatre ou cinq jours. De nos jours, quelque 30 ans plus tard, le taux est remonté à environ 9 dollars les 100 livres. Je pense que c'est la concurrence imaginative des camionneurs à

[Texte]

that kept the rail rate to packers and beef people through competition; and there are many, many examples.

At the same time, when I worked at the railway, I had a job as a livestock agent in the CPR in Calgary. When I started, in the early 1950s, we handled all the livestock from rural Alberta; when I left in 1957 trucks had taken it all away, and trucks still haul all the livestock in Alberta.

I am not saying that we are going to take all the grain business, but we both have a role to play. The only way you are going to get that role expressed is if you have competition, and the only way competition is going to happen is if we have a chance to get at some of the money. We do not want any guarantees; just give us a shot at it and we will take care of it.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur Maclaren, j'ai été fort surpris tout à l'heure quand, en répondant à une question de mon collègue, M. Flis, vous avez dit que si vous aviez à choisir entre le Bill C-155 et le statu quo, vous choisiriez le statu quo. C'est une opinion que je respecte, mais j'en suis fort surpris. Quelque temps avant l'annonce de la politique, un agriculteur du Manitoba disait que lui, il payait tel montant pour expédier son blé et qu'il était prêt à payer davantage si le chemin de fer était efficace. Les producteurs de charbon, de potasse, de soufre qui veulent exporter, qui veulent envoyer leur marchandise vers l'Est du Canada ou d'autres ports d'attache, nous disent tous que le système ferroviaire est inefficace et qu'il faut effectivement construire une autre voie de chemin de fer. Ils disent que les chemins de fer doivent investir de l'argent pour augmenter leur efficacité. Ils disent aussi que la construction de ces voies de chemins de fer va donner du travail à des gens et que la construction de wagons-trémies va donner du travail à des gens de l'Est et quelque peu à des gens de l'Ouest. Ils disent que le domaine de l'acier va s'en porter mieux.

• 1705

Je comprends que la question de la méthode de paiement est le point central de toute cette chose-là, mais il va y avoir aussi une augmentation des coûts de transport pour les producteurs. Est-ce qu'à ce moment-là la concurrence que vous voulez faire aux chemins de fer n'arrivera pas d'elle-même? Parfois on entend dire que les *wheat pools* veulent fermer certains points de réception de blé. Il y a aussi tous les avantages financiers qu'on peut donner. Comme je le disais au départ, je suis un peu surpris de votre réaction quand vous dites que vous préférez le statu quo. J'ai entendu parler M. Gilson ce matin et ensuite M. Jones avant vous. J'aimerais avoir un peu plus d'explications. C'est ma seule question, monsieur le président.

Mr. A. Maclaren: I guess the short answer is that one should not answer hypothetical questions, but I am not in politics so I do not know that. Maybe I should not have answered in the first place. However, maybe another short answer is: Better the

[Traduction]

cette époque qui a maintenu le taux des chemins de fer pour les emballeurs et les producteurs de boeuf à un niveau concurrentiel; et il existe de très nombreux exemples.

Pendant ce temps-là, alors que je travaillais pour les chemins de fer, j'étais responsable du bétail pour le CP à Calgary. Lorsque j'ai commencé, au début des années 1950, nous transportions tout le bétail de l'Alberta; lorsque j'ai quitté en 1957, les camionneurs transportaient les bestiaux en entier et c'est ce qu'ils font encore en Alberta.

Je ne dis pas que nous allons nous accaparer de toute le transport des grains, mais nous avons l'un et l'autre un rôle à jouer. Ce rôle ne peut être joué que dans la mesure où il y a concurrence et elle ne sera possible que si nous pouvons obtenir une certaine partie de l'argent. Nous ne voulons aucune garantie; donnez-nous une chance et nous nous en occuperons.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Maclaren, I was very surprised a moment ago, when answering one of my colleague's questions, Mr. Flis, you have said that if you had to choose between Bill C-155 and status quo, you would choose status quo. It is a view which I respect, but it surprises me a great deal. Sometime before the announcement of the policy, a Manitoba farmer was saying that he was paying a certain amount to send his wheat and that he was ready to pay more if the railways were effective. Coal, potassium and sulphur producers who want to export, to send their merchandise to the east of Canada or to some other ports of registry, are all telling us that the railways services are ineffective and that another railway should be constructed. They are saying that railways must invest money to enhance their efficiency. They are also saying that the construction of these railways will give work to some people and that the construction of hopper cars will give work to some people of the east and to a few of the west. They are saying that the steel area will go better.

I understand that the payment method is the central issue of all this, but there is going to be also a transportation cost increase for the producers. At that moment, will your competition with the railways not develop automatically? Sometimes we hear that "wheat pools" want to close some wheat reception points. There are also all the financial benefits that can be given. As I was saying in the beginning, your reaction surprises me a little when you say that you prefer the status quo. I heard Mr. Gilson this morning and after that Mr. Jones before you. I would like to get a little bit more explanations. That is my only question, Mr. Chairman.

M. A. Maclaren: Je suppose que la réponse brève est qu'il ne faudrait pas répondre à des questions hypothétiques, mais je ne fais pas de politique donc je ne le sais pas. Peut-être n'aurais-je pas dû répondre en premier lieu. Toutefois, une autre brève réponse peut être: De deux maux, il faut choisir le moindre.

[Text]

devil you know than one you do not know. I also said it was a very personal, selfish reaction to the question.

Yes, we recognize the long-range implications of the Crow distortion and what it has done to the western rail system, and we recognize the importance to the coalition bulk shippers in having an efficient railway system; we have been prepared to accept that as necessary and important. However, when we are faced with a situation, as I explained at the outset, that we think is a categorical, absolute, total denial of the basic principle of the national transportation policy, which truckers really feel is important, because when you have a federal government that has direct responsibility to every mode of transport except trucking, when you have the federal government indulging in periodic bail-outs of Crown corporation transportation companies that compete directly with you, when you compete directly with a railway trucking company that is Crown-owned and has been losing between \$30 million and \$50 million for the best part of a decade and that railway is back now asking for another bail-out—or recapitalization, if you want to put it that way—there is reason for concern. That is abandonment of the principle of equal and fair treatment. This bill to us is a total denigration of that principle, so we are very concerned with the long-range implications of that.

If, from a strictly trucker's standpoint, nothing were to change, then the distortion would continue and we would be no better or worse off than we have been; the spill-over implications for the trucking industry outside of the Prairies presumably would not be there. So I did preface my answer, I believe, by saying it was a selfish and a subjective answer.

Mr. Dubois: All right, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubois.

Before I go to Mr. McKnight, is it the committee's wish that the Trucking Association's brief be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: And the CMA brief as well?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions.

I am sure with the changes that were put in Bill C-155—with the inclusion of dehydrated alfalfa meal products and mustard seed, sunflowers, tricali, sunflower oil maybe to some extent—included under the Crow, what was the net cost? What has the trucking industry lost with the inclusion of those products?

Mr. A. Maclaren: We do not have figures. All we know is that those are products that truckers increasingly were hauling to processing mills on the Prairies. To add those to the exclusive rail subsidy is going to have some impact. Whether

[Translation]

J'ai également dit que c'était une réaction très personnelle, égoïste à la question.

Oui, nous reconnaissons les répercussions à long terme de la distorsion du tarif du Nid-de-Corbeau et sa répercussion sur le réseau ferroviaire de l'Ouest et nous reconnaissons l'importance d'un système ferroviaire efficace pour la coalition des expéditeurs en vrac; nous avons été préparés à l'accepter comme nécessaire et important. Toutefois, lorsque nous faisons face à une situation, comme je l'ai expliqué au début, que nous estimons catégorique, absolue, et un rejet total du principe de base de la politique nationale de transport, que les camionneurs estiment vraiment importante, car lorsque le gouvernement fédéral a la responsabilité directe pour chaque mode de transport, à l'exception du camionnage, lorsque le gouvernement fédéral cautionne de façon périodique les sociétés de transport de la Couronne qui nous concurrencent directement, lorsque nous concurrençons directement une société de camionnage des chemins de fer qui appartient à la Couronne et qui perd de 30 à 50 millions de dollars pendant la majeure partie d'une décennie et que cette société de chemin de fer revient vous demander une autre caution—ou une recapitalisation, si vous voulez l'appeler ainsi—il y a de quoi se préoccuper. C'est l'abandon du principe de traitement égal et juste. Cette loi est pour nous une dénégation totale de ce principe, de sorte que nous sommes très préoccupés par ses répercussions à long terme.

Si, du strict point de vue des camionneurs, rien ne changeait, la distorsion se poursuivrait et nous ne serions ni mieux ni plus mal qu'auparavant; les répercussions sur l'industrie du camionnage à l'extérieur des Prairies n'existeraient probablement pas. C'est pourquoi j'ai égayé ma réponse, je crois, en disant qu'il s'agissait d'une réponse égoïste et subjective.

M. Dubois: Très bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Dubois.

Avant de passer à M. McKnight, est-ce que le Comité désire que le mémoire de l'Association des camionneurs soit ajouté en annexe au compte rendu de ce jour?

Des voix: D'accord.

Le président: Et le mémoire de l'ACM également?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions.

Je suis sûr que les modifications qui ont été apportées au projet de loi C-155—comprenant les produits de la farine de luzerne déshydratée et les graines de moutarde, les tournesols, et peut-être l'huile de tournesol jusqu'à un certain point—ces inclusions dans le tarif du Nid-de-Corbeau, quel en a été le coût? N'est-ce pas que l'industrie du camionnage a perdu à cause de l'inclusion de ces produits?

M. A. Maclaren: Nous n'avons pas de chiffres. Tout ce que nous savons c'est que ce sont des produits que les camionneurs transportaient de plus en plus vers les meuneries dans les Prairies. Sans compter les subventions exclusives du chemin de

[Texte]

that means a significant diversion of traffic away from the trucking industry back to rail or whether it simply depresses prices for transporting those products, we do not know; but it certainly is a pretty direct implication for those truckers who would build up a business hauling those products.

• 1710

Mr. Udell: Mr. McKnight, I think we can maybe talk in some generalities today, and as Mr. Maclaren says, we do not have a handle on the amount of business lost. One thing that we can say, we mentioned a while ago about approximately 3,000 semi-trailers in Saskatchewan and what do they do. That is a great part of our business. This is specialty crops movement.

Mr. McKnight: When you talk about short haul—what your industry looks at in assisting in the movement of grain—in my part of the country there are a lot of specialty crops grown. The container movement from Richlea, Saskatchewan to Saskatoon and then placed on flatbeds is, I suppose, around 80%, 75% of the movement of canary seed out of that part of the country. If that movement took place, would there be room for increasing the movement? Do you have the excess capacity within the industry in the Prairies?

I know all across Canada you have tremendous excess capacity at this time, but do you have excess capacity in the Prairies within your industry?

Mr. Drinnan: Very definitely. If you want truck operators to haul or increase capacity, offer the traffic and a decent rate and capacity will be increased and the traffic will be moved.

Mr. McKnight: Just one other question. I am sure—I do not know whether you know, industry-wide, but I am sure each representative from the three prairie provinces—what is the total bill that your industry pays in licensing fees, sales taxes? Have you done a breakdown on that province by province, or just the total industry?

Mr. Drinnan: It is very difficult today to break it out by province. Some of the provinces that still have fuel taxes, can. My province of Alberta, with no fuel tax, you cannot tell what the fuel tax is. Well, you can, because it is zero. But we have a licensing system in Canada now that is on a pro-rate basis and carriers license on the basis of the percentage of miles that that equipment operates in that province. And they license all of their fleets in every province. Now you can get some numbers of what the lower percentages are but my understanding of highway departments in Canada, by and large, provincial governments believe that taxation and licence fees cover the cost—the licence fee to provide the facility, the fuel tax for the maintenance of the facility.

[Traduction]

fer qui vont avoir une certaine répercussion. Que cela enlève une partie importante du trafic à l'industrie du camionnage au profit du chemin de fer ou que cela déprécie simplement les prix pour le transport de ces produits, nous ne le savons pas; mais il s'agit certainement d'une répercussion très directe sur les camionneurs qui fondaient le développement de leur entreprise sur le transport de ces produits.

M. Udell: Monsieur McKnight, je pense que nous pouvons parler de généralités aujourd'hui, et comme le dit M. Maclaren, nous n'avons pas idée de la quantité d'affaires perdues. Nous pouvons dire cependant, nous avons mentionné il y a peu de temps qu'il y avait environ 3,000 semi-remorques en Saskatchewan et ce qu'elles faisaient. Il s'agit d'une grande partie de notre commerce. Il s'agit surtout du transport de produits agricoles.

M. McKnight: Lorsque vous parlez de transport sur de petits parcours, ce que recherche votre industrie pour aider au transport des grains, dans la partie du pays que j'habite, il existe de nombreuses cultures spécialisées. Le transport des conteneurs de Richlea, Saskatchewan, à Saskatoon, où ils sont ensuite placés sur des wagons plats, représente, je suppose, environ 80 ou 75 p. 100 du transport du millet à l'extérieur de cette partie du pays. Si ce transport avait lieu, serait-il possible d'augmenter le transport? Avez-vous une capacité excédentaire suffisante dans votre industrie dans les Prairies?

Je sais que partout au Canada vous avez une capacité considérable en excès à ce moment, mais avez-vous une capacité en excès dans les Prairies pour votre industrie?

M. Drinnan: Certainement. Si vous voulez que les camionneurs augmentent la capacité, offrez-leur du transport et un taux raisonnable et la capacité augmentera et le transport se fera.

M. McKnight: Juste une autre question. Je suis sûr, je ne sais pas si vous le savez, à l'échelle de l'industrie, mais je suis sûr pour chaque représentant des trois provinces des Prairies, quelle est la facture totale que règle votre industrie pour les frais de permis, les taxes de vente? Allez-vous effectuer une répartition à cet égard province par province, ou uniquement pour toute l'industrie?

M. Drinnan: Il est très difficile de nos jours d'effectuer une répartition par provinces. Certaines provinces qui imposent des taxes sur les combustibles peuvent le faire. Dans ma province, en Alberta, qui n'a pas de taxe sur le combustible, vous ne pouvez pas déterminer la taxe sur les combustibles. En fait, vous le pouvez, parce qu'elle est inexistante. Mais nous avons un système d'octroi de permis au Canada maintenant qui fonctionne au prorata et les permis des transporteurs sont octroyés pour le pourcentage de milles parcourus dans cette province, et toutes les flottes obtiennent des permis dans chaque province. Vous pouvez déterminer un certain nombre des pourcentages inférieurs, mais selon ma compréhension des autoroutes au Canada, grosso modo, les gouvernements provinciaux croient que la taxation et les frais d'octroi de permis couvrent les coûts, les frais d'octroi de permis pour

[Text]

Mr. McKnight: And I am sure if that cost increased, the provinces, because they do have jurisdiction over the trucking industry, would be able to increase the cost to the industry.

Mr. Drinnan: Oh, yes.

Mr. A. Maclaren: One of the things that is happening is, as you know, most of the provinces went to an *ad valorem* fuel tax, which is of course where we pay most of our fuel tax. So they went from a cents per gallon—well, it affects motorists equally.

Then, of course, that looked like the way to generate much higher revenues as the price of fuel went up. Well then, we all know what happened. And so those revenues are not coming in. There are studies being done all the time where people are calculating total user fees collected. That is relatively straightforward, although the dates are often two or three years, on a national basis, behind. That kind of information is available.

The difficult part is when you come to allocating costs of highways and the benefits, and then allocating between motorists and truckers and buses and what have you. That is where the difficult part comes in.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McKnight.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. It is interesting to have had two national organizations before us this early in the hearings, both of which say the status quo is better than the bill.

I wanted to get some updated information concerning the 1974 experience at Lethbridge, because I think quite a bit of the figures that were presented here today were based on that. At that particular time, you have said that the turnaround time for block shipped grain was about 21 days. Can you bring us up to date as to what the block turnaround time would be in the Lethbridge area for railcars in 1983?

Mr. Drinnan: My belief is that it is still about the same, and I think the same could happen again today. If you take a look at the numbers the task force came up with, they calculated 19 days as an average over the whole system, on cars, on branch lines.

• 1715

Mr. Althouse: This is the branch line cars, okay. I guess we will have the Wheat Board, or I hope we have the Wheat Board or the transport agency to confirm these figures later on. What months of the year was the experiment conducted in the Lethbridge area?

[Translation]

fournir les installations, la taxe sur le combustible pour l'entretien des installations.

M. McKnight: Et je suis sûr que si le coût augmentait, les provinces, parce qu'elles ont autorité sur l'industrie du camionnage, seraient en mesure d'augmenter les coûts pour l'industrie.

M. Drinnan: Oh, oui!

M. A. Maclaren: Ce qui se produit notamment, comme vous le savez, la plupart des provinces ont adopté une taxe sur les combustibles *ad valorem*, et c'est là bien entendu que nous payons la majeure partie de nos taxes sur le combustible. Donc, ils sont passés d'un cent le gallon, et bien cela touche également les automobilistes.

Ensuite, bien entendu, il a semblé que c'était la meilleure façon de produire davantage de revenus à mesure que le prix du combustible augmentait. Et bien par la suite, nous savons tous ce qui s'est passé. Donc ces revenus ne rentrent pas. Des études sont effectuées tout le temps par des personnes qui calculent tous les frais perçus auprès des utilisateurs. Cela est relativement juste, bien que les dates remontent souvent à deux ou trois ans, sur une base nationale. Ce genre d'information est disponible.

Il est cependant difficile d'établir les coûts des autoroutes et les revenus et de les répartir entre les automobilistes, les camionneurs, les autobus, etc. C'est là que réside la difficulté.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKnight.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Il est intéressant d'avoir entendu deux organisations nationales si tôt au cours des audiences, et qui l'une et l'autre soutiennent que le statu quo est préférable au projet de loi.

Je voulais obtenir certaines informations récentes concernant l'expérience de 1974 à Lethbridge, parce que je pense qu'un bon nombre des chiffres qui ont été présentés ici aujourd'hui sont basés sur cette expérience. À cette époque, vous avez dit que le temps de rotation pour le grain expédié en vrac était d'environ 21 jours. Pourriez-vous nous préciser quel serait le temps de rotation pour les wagons dans la région de Lethbridge en 1983?

M. Drinnan: Je pense que c'est toujours la même chose et je pense que la même chose se produirait encore aujourd'hui. Regardons les chiffres qu'ont avancés le groupe de travail, ils ont calculé 19 jours en moyenne pour tout le système, pour les wagons, sur les voies de service.

M. Althouse: Il s'agit des voies de service, très bien. Je suppose que la Commission canadienne sur les blés, ou j'espère que la Commission canadienne sur les blés ou l'Agence de transport confirmera ces chiffres plus tard. À quels mois de l'année les expériences ont-elles été effectuées dans la région de Lethbridge?

[Texte]

Mr. Drinnan: As I recall now it went through mid-summer into the fall. I think it was completed somewhere around the end of December.

Mr. Althouse: And it was mostly on gravel roads?

Mr. Drinnan: No, it was highway to the local municipal road which could be highway. Then the local municipal road in the townsite to the elevator. The first haul was from February 11, 1974 and ended in July 31, 1974. The 1975 haul, I believe, was later in the year of 1975.

The Chairman: Mr. Drinnan, if I may be allowed a supplementary. Does Alberta have spring weight restrictions?

Mr. Drinnan: Yes, they do. Not on the main highway system, the primary system of the province. There are bans on municipal roads and on some of the secondary system of the Alberta transportation.

The Chairman: They would have been built into your costs too.

Mr. Drinnan: They would have been in the February 11—July 31 haul, the first one, yes.

Mr. Althouse: What would the rainfall have been in the period of time the experiment was conducted?

Mr. Drinnan: I do not recall it being any different than average.

Mr. Althouse: The Lethbridge area has fairly low rainfall for the prairies, has it not?

Mr. Drinnan: Yes, but I think with rain on gravel roads, the gravel is still there. The gravel is graded and it is back in place again.

Mr. Althouse: The reason I raise this, Mr. Chairman, is we were up in the Peace River block last week and heard from people who do ship now 40 to 60 miles mostly on gravel roads and their municipal districts tell them they have a choice. They can either not try to haul grain when it is raining and it has been raining up there off and on for almost 30 days, or they can pay the cost of putting the road in shape afterwards which they have been told will run something over \$50 a mile for them to put it in shape if they run over it with the trucks. The weather certainly has an effect on the costs of moving grain and it also, particularly in that region, interferes quite substantially with the farmer's choice as to when he delivers. He has to pick a time when it is frozen up or when it is very dry because the municipal district insists.

Mr. Drinnan: That is not true, but I will not go into it further right now.

Mr. Althouse: Well, I am sorry, we had a farmer who had been faced with that appear before our committee.

[Traduction]

M. Drinnan: Je crois me souvenir que les expériences se sont poursuivies du milieu de l'été jusqu'à l'automne, et se sont terminées vers la fin de décembre.

M. Althouse: Et c'était surtout fait sur des routes de gravier?

M. Drinnan: Non, c'était la grande route jusqu'à la route municipale locale qu'on pourrait appeler une grande route. Ensuite, la route municipale locale dans la municipalité jusqu'à l'élèveur. La première période de camionnage a duré du 11 février 1974 au 31 juillet 1974. En 1975, le camionnage a été fait, je crois, plus tard dans l'année.

Le président: Monsieur Drinnan, si je peux me permettre une question orale. L'Alberta impose-t-il des restrictions de poids au printemps?

M. Drinnan: Oui, il en impose; pas sur le système de routes principales, le principal système de la province. Il y a cependant des interdictions sur les routes municipales et sur certains des systèmes secondaires du réseau routier de l'Alberta.

Le président: Ces restrictions auraient donc été comprises dans vos coûts également.

M. Drinnan: Elles l'auraient été pour la période de camionnage du 11 février au 31 juillet, la première période.

M. Althouse: Et quelles étaient les précipitations pendant la période où l'expérience a été tentée?

M. Drinnan: Je ne crois pas qu'elles aient été différentes de la précipitation moyenne.

M. Althouse: La région de Lethbridge connaît des précipitations relativement faibles par rapport aux autres parties des Prairies, n'est-ce pas?

M. Drinnan: Oui, je crois que la pluie sur les routes de gravier n'enlève pas le gravier puisque les routes sont nivelées et le gravier est remplacé.

M. Althouse: La raison pour laquelle je parle de cela, monsieur le président, c'est que nous étions dans le bloc de la rivière de la Paix, la semaine dernière, et nous avons parlé à des gens qui font du camionnage sur 40 à 60 milles la plupart du temps sur des routes de gravier et ils nous ont dit que leurs districts municipaux leur disent qu'ils n'ont pas d'autre choix. Ils peuvent soit ne pas transporter de grain lorsqu'il pleut, et il peut là-bas de façon intermittente depuis presque 30 jours, soit payer pour remettre la route en état après, et d'après ce qu'on leur a dit, cela coûterait quelque 50 dollars du mille pour les remettre en état s'ils passent dessus avec leurs camions. La température a certainement un effet sur les coûts du mouvement du grain et, particulièrement dans cette région, a un effet important sur la période de livraison du fermier. Celui-ci doit choisir un moment lorsque la route est gelée ou très sèche parce que c'est ce que demande le district municipal.

M. Drinnan: Cela est faux, mais je ne veux pas en parler plus longuement tout de suite.

M. Althouse: Eh bien, je m'excuse, un fermier qui a dû faire face à cette situation s'est présenté devant notre comité.

[Text]

Mr. Drinnan: All of the provinces ban roads when the freezing is coming or going and I have yet to hear of a province or a municipality ban roads because it was raining. I have been in the Alberta Trucking Association for 26 years, and I have yet to hear of one ban of any municipality because it was raining out. It does not happen.

Mr. Althouse: Okay. Well, I am just reporting what a witness reported to us.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes. On the question of subsidies for hauling, the trucking industry in prairie Canada at least is quite involved in moving oil seed and to a lesser extent, high grade wheat, to flour mills. What has the effect been in the provinces of Saskatchewan and Manitoba now that those plants are restricting activities due to the higher subsidies paid for freight for rape-seed in the province of Alberta?

• 1720

Has there been any action on the part of the trucking associations to the various governments in the Prairies, some of whom are involved in subsidizing the movement of rape-seed, and some which are not? What proposals, if any, have you made to the provinces of Alberta, Saskatchewan, or Manitoba on this particular aspect of internal government policy in those three provinces?

Mr. Drinnan: I am not aware of my government's paying any subsidy for the movement of canola.

Mr. Althouse: I see.

Mr. Drinnan: One point I would make with regard to the subsidy: As an industry, we are opposed to subsidy. If there has to be a subsidy, then all we want is an equal opportunity at it. I guess it is like comparing venereal disease and cancer. You will take the venereal disease, because there is an opportunity for a cure. But we would be much better off if we had no subsidy in the first place.

The Chairman: Mr. Drinnan, do you have members in Atlantic Canada?

Mr. Drinnan: Yes, I do, and I know a number of them favour the subsidy, and they are not from Alberta, sir. The Canadian Trucking Association's position is opposed to subsidy. However, if there is a subsidy, there should be equal treatment which comes back to the National Transportation Act that Mr. Maclaren talked about.

The Chairman: Well, I know that the truckers in Atlantic Canada are certainly in favour of the subsidy end of the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act.

Mr. Mazankowski: They have equal treatment.

[Translation]

M. Drinnan: Toutes les provinces interdisent le camionnage sur les routes en saisons de gel et de dégel, mais je n'ai encore jamais entendu parler d'une province ou d'une municipalité qui interdisait le camionnage sur les routes parce qu'il pleuvait. Je fais partie de l'*Alberta Trucking Association* depuis 26 ans, et je n'ai jamais entendu parler d'une seule interdiction de quelque municipalité que ce soit parce qu'il pleuvait. Cela n'arrive pas.

M. Althouse: D'accord. Je rapportais simplement ce qu'un témoin nous avait dit.

Le président: Dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui. À propos des subventions pour le camionnage, l'industrie du camionnage dans les Prairies joue un rôle de premier plan dans le transport des graines oléagineuses, et dans une moindre mesure, du blé de première qualité, vers les minoteries. Quel a été l'effet sur les provinces de Saskatchewan et du Manitoba de la diminution des activités de ces usines à cause des subventions plus élevées payées pour le transport du colza Canola dans la province d'Alberta?

Les associations de camionnage ont-elles fait des demandes aux divers gouvernements des Prairies, dont certains donnent des subventions pour le mouvement de colza Canola, et certains n'en donnent pas? Quelles propositions, si il y en a eu, avez-vous faites aux provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan ou du Manitoba sur cet aspect précis des politiques de gouvernement interne dans ces trois provinces?

M. Drinnan: Je ne suis pas au courant que mon gouvernement donne des subventions pour le mouvement du Canola.

M. Althouse: Je vois.

M. Drinnan: J'aimerais dire une chose à propos des subventions: en tant qu'industrie, nous nous opposons aux subventions. S'il doit y avoir des subventions, alors nous voulons tous avoir une chance égale. Je crois que c'est comme comparer des maladies vénériennes avec le cancer. Tout le monde choisirait la maladie vénérienne parce qu'il y a une chance de guérir. Mais nous serions beaucoup mieux s'il n'y avait pas de subventions du tout.

Le président: Monsieur Drinnan, avez-vous des membres dans les provinces Atlantiques du Canada?

M. Drinnan: Oui nous en avons, et je sais qu'un certain nombre d'entre eux sont favorables aux subventions, mais ils ne sont pas d'Alberta, monsieur. L'Association canadienne du camionnage s'oppose aux subventions; cependant, s'il y a des subventions, il devrait y avoir un traitement égal c'est-à-dire l'application de la Loi nationale sur les transports dont parlait M. Maclaren.

Le président: Eh bien, je sais que les camionneurs des provinces Atlantiques du Canada sont certainement en faveur des subventions prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

M. Mazankowski: Ils sont traités de façon égale.

[Texte]

The Chairman: Equal treatment, yes.

An hon. Member: That is how they got it.

The Chairman: Right.

Mr. Loiselle: On a point of order.

Mon collègue de Saskatchewan a dit que le président du *Canadian Cattlemen's Association* s'était prononcé en faveur du statu quo, contre le changement prévu au Bill C-155. Je devrai lui rappeler que . . .

An hon. member: No, this bill.

M. Loiselle: Non, non, il préfère le bill C-155 au statu quo. Il l'a dit trois fois. Je ne sais pas combien de fois il faut qu'il le dise pour que vous compreniez. Merci.

The Chairman: Well, on behalf of the committee, I want to thank the Canadian Trucking Association for their appearance here. Thank you, Mr. Maclaren, Mr. Drinnan, Mr. Lewis, and Mr. Udell. I think you have contributed significantly to our deliberations today. Thank you very much.

At this point, then, I would like to invite the delegation from the Canadian Manufacturer's Association to take possession of the witness chairs.

Order, please. I am going to move right on because the clock is not waiting for us.

I would like to welcome Mr. J. Ernest Magee, Chairman of the Canadian Manufacturer's Association, Transportation Committee, Manager of the Special Projects and Rail Negotiations for Procter and Gamble. With him is Mr. Graeme Hughes, Executive Vice-President and Secretary, Canadian Manufacturer's Association. Then we have Mr. Gary Gray, Manager of Transportation for the Canadian Manufacturer's Association.

Welcome, gentlemen. Mr. Magee, would you care to make a brief opening statement?

Mr. J. Ernest Magee (Chairman, Canadian Manufacturer's Association Transportation Committee): Thank you, Mr. Chairman. My name is Ernie Magee. I am Manager of Special Projects and Rail Negotiations for Procter and Gamble, Inc., and Chairman of the Canadian Manufacturer's Association Transportation Committee. It is in this latter capacity that I am here today.

With me are Mr. Graeme Hughes, the Executive Vice-President of the CMA, and Mr. Gary Gray, Manager of the Transportation Section of the CMA. We are grateful for this opportunity to address your committee on the important subject of Bill C-155, the Western Grain Transportation Act. Given the time of day, we will be very brief and we have a simple message.

• 1725

At the outset I would like to stress that we have not come here to discuss the specifics of the Crow bill. As manufacturers, the specific proposals are beyond the scope of our involve-

[Traduction]

Le président: Un traitement égal, oui.

Une voix: C'est comme ça qu'ils l'ont eu.

Le président: C'est exact.

M. Loiselle: Rappel au Règlement.

My colleague from Saskatchewan said that the president of the Canadian Cattlemen's Association had pronounced himself in favour of the status quo, and against the change provided for by Bill C-155. I should remind him that . . .

An hon. member: Non, ce projet de loi.

Mr. Loiselle: No, no, he prefers Bill C-155 to the status quo. He said so three times. I do not know how many time he has to say it before you understand. Thank you.

Le président: Eh bien, au nom du Comité, j'aimerais remercier l'Association canadienne du camionnage de leur présence ici. Merci, monsieur Maclaren, monsieur Drinnan, monsieur Lewis et monsieur Udel. Je crois que vous avez beaucoup contribué à nos délibérations aujourd'hui. Merci beaucoup.

Et maintenant, j'aimerais inviter la délégation de l'Association des manufacturiers du Canada à venir témoigner.

A l'ordre, s'il vous plaît. Je vais commencer tout de suite parce que le temps passe.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. J. Ernest Magee, directeur de l'Association des manufacturiers canadiens, du comité des transports, directeur des projets spéciaux et des négociations au sujet des chemins de fer chez Procter and Gamble. Monsieur Graeme Hughes, vice-président exécutif et secrétaire de l'Association des manufacturiers canadiens est avec lui. Il y a également M. Gary Gray, directeur du transport à l'Association des manufacturiers canadiens.

Bienvenue messieurs. Monsieur Magee, aimeriez-vous faire une brève déclaration préliminaire?

M. J. Ernest Magee (directeur, comité des transports de l'Association des manufacturiers canadiens): Merci monsieur le président. Mon nom est Ernie Magee. Je suis le directeur des projets spéciaux et des négociations au sujet des chemins de fer chez Procter & Gamble, Inc., et directeur du comité national sur les transports de l'Association des manufacturiers canadiens. Et c'est à ce dernier titre que je suis ici aujourd'hui.

Il y a avec moi M. Graeme Hughes, le vice-président exécutif de l'AMC et M. Gary Gray, directeur de la section des transports de l'AMC. Nous sommes heureux d'avoir pu nous adresser aux membres de votre Comité sur l'importante question du projet de loi C-155, soit la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Étant donné l'heure avancée, notre intervention sera courte et nous n'avons qu'un seul commentaire.

Tout d'abord, j'aimerais préciser que nous ne sommes pas venus ici pour traiter des points spécifiques contenus dans la loi du Nid-de-Corbeau. En tant que fabricants, les propositions

[Text]

ment. We prefer to leave those items to those more knowledgeable and directly affected. Our submission focuses on the broader issue of the national need for resolving this long outstanding issue.

Our concern as manufacturers has been with the problems that the railways have been experiencing, mainly because of the statutory grain freight rates, the Crow. We are concerned, because as manufacturers we rely on the railways to transport the materials used in production and to transport the manufactured goods to the marketplace.

In the past number of years the Crow has become a significant burden on the railways. Non-compensatory grain rates have resulted in governments and special interest groups purchasing the needed rolling stock. The federal government is paying for branch line rehabilitation and other users of the railway system are paying high freight rates to compensate for the shortfall in revenue because of the Crow. In addition, the railways have not maintained or expanded their system, particularly in the west, to meet growing capacity expectations.

We believe this situation must be corrected now. Given the long lead time of some of the major expansion projects that the railways must undertake, resolution must not be delayed. Without a solution to the Crow all the dire predictions concerning railway capacity and the escalation of government subsidy programs will transpire. This is our first point: We must move now. The need is urgent, so let us get on with it.

Our second point, ladies and gentlemen, is that there are enormous benefits to be had by resolving the Crow. The railways and the federal government will invest millions of dollars in the economy at a time when such investment stimulus is greatly needed. The immediate results will be increased economic activity and the creation of thousands of jobs. The economic benefits will be felt across Canada. This is a great opportunity to assist in the recovery that has finally begun after the worst recession that we have had since the great depression.

In the CMA submission we have stressed the need for manufacturers to be assured of dependable, efficient, economical rail transportation. These are our primary concerns. We do not have the knowledge of or involvement in the agricultural aspects of Bill C-155, so we have deliberately avoided making specific recommendations in this area. It is hoped that through the parliamentary process and these hearings a resolution will be arrived at that satisfies the agricultural interests and that the bill will be passed.

[Translation]

précises dépassent la portée de notre engagement. Nous préférons laisser ces articles à ceux qui s'y connaissent mieux et qui sont directement touchés. Notre mémoire porte plutôt sur la nécessité nationale de résoudre cette question depuis longtemps en suspens.

Notre préoccupation en tant que fabricants concerne les problèmes auxquels les compagnies de chemin de fer ont dû faire face, surtout à cause des taux statutaires de transport du grain en vrac, le tarid du Nid-de-Corbeau. Nous sommes préoccupés, parce que, en tant que fabricants, nous avons besoin des chemins de fer pour le transport du matériel qui sert à la production et le transport des biens manufacturés vers les marchés.

Au cours des dernières années, le tarif du Nid-de-Corbeau est devenu un fardeau important pour les compagnies de chemin de fer. Les tarifs non compensatoires pour le transport du grain ont amené les gouvernements et certains groupes d'intérêt à acheter le matériel ferroviaire roulant nécessaire. Le gouvernement fédéral défraie actuellement les coûts de remise en état des voies de service tandis que d'autres utilisateurs du réseau ferroviaire payent des taux élevés du service marchandise pour compenser les pertes de revenu dues au tarif du Nid-de-Corbeau. De plus, les compagnies ferroviaires n'ont pas entretenu ou prolongé leur réseau, surtout dans l'Ouest, pour répondre aux prévisions de croissance.

Nous estimons que cette situation doit être corrigée maintenant. Compte tenu des longs délais de démarrage de certains projets importants d'expansion que les compagnies de chemin de fer doivent entreprendre, le règlement ne doit pas être retardé. Si on ne trouve pas de solution au tarid du Nid-de-Corbeau, toutes les prédictions désastreuses concernant la capacité des chemins de fer et l'escalade des programmes de subvention du gouvernement vont s'ébruiter. Voilà notre premier point: nous devons procéder dès maintenant. C'est une urgence et il nous faut aller de l'avant.

Notre deuxième point, mesdames et messieurs, est qu'il y a d'énormes bénéfices à retirer en réglant le problème du tarif du Nid-de-Corbeau. Les compagnies de chemin de fer et le gouvernement fédéral investiraient des millions de dollars dans l'économie au moment où un tel investissement est des plus nécessaires. Les résultats immédiats seraient l'accroissement de l'activité économique et la création de milliers d'emplois. Les avantages économiques toucheraient l'ensemble du Canada. Voilà une occasion extraordinaire de participer à la reprise qui s'est finalement amorcée suite à la pire récession que nous ayons connue depuis la grande crise.

Dans le mémoire de l'AMC, nous avons insisté sur la nécessité d'avoir un réseau de transport ferroviaire fiable, efficace et économique. Telles sont nos principales préoccupations. Nous ne connaissons pas les aspects agricoles du projet de loi C-155, nous ne sommes d'ailleurs pas engagés dans ces questions, c'est pourquoi nous avons délibérément évité de faire des recommandations précises en ce domaine. Nous espérons que grâce au processus parlementaire et à ces audiences qu'un règlement sera adopté à la satisfaction des intérêts des agriculteurs et que le projet de loi sera adopté.

[Texte]

I would like to thank the committee for inviting our group to appear before you today. We will be pleased to answer any questions that you may have.

The Chairman: If the answers to the questions are as direct as your opening statement, and as relatively short, we should be able to accommodate the questions in a relatively short period of time as well. I will start with Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

There is no question that some of the things you say are correct—the benefits that will accrue and so on. But as one who represents grain producers primarily, I am a little bit concerned about your suggestion that the bill should be passed as quickly as possible, because the bill certainly has an impact on the producers more than any other sector, I would think. If the producer is faced with a five-times or ten-times Crow with the prices he is receiving for his products, he is going to be faced with some problems. I am wondering if you are not concerned about some of the distortions that exist vis-à-vis the livestock industry and so on. Have you addressed these problems at all yourselves?

• 1730

Mr. Magee: We do not represent the livestock industry, and we do not have a particular interest in the livestock industry as such. We are very interested in the over-all welfare of this country called Canada, and we are particularly concerned, of course, about the manufacturing group.

Mr. Neil: I can understand that you are concerned about the manufacturing group, but there are other groups in Canada who are affected by this bill and affected by it severely. What bothers me is your pressing for the quick passage of this bill without making any recommendations for changes. Are you happy with the bill as it exists at the present time? I will put it to you that way.

Mr. Magee: We are anxious to get this question resolved. It is important that we have a meaningful stimulus in the economy. There are things about the bill that may be less than ideal from our point of view. But at least the bill represents a giant step forward and to that extent we support it.

Mr. Neil: But do you not feel that you are talking about the urgency of the bill? There is no question there is some urgency, but I do not think the urgency is such that we should forget about the concerns of the other sectors of the community. I can understand that if the Crow rate is changed that it will assist the Canadian Manufacturers' Association, possibly by a reduction in freight rates for some of your goods being moved. Is this not correct?

Mr. Magee: I doubt very much that there will be a reduction in our freight rates. What I see this bill doing is helping put the railways in a position where they can improve the viability of their western plant, so that in the years ahead, as volume increases, they will be able to carry that volume, ours included. I would see the passage of this bill probably doing more for the farm community, the coal community and the sulphur community, than it would for the manufacturing community in particular. We are also beneficiaries, but I would see those

[Traduction]

J'aimerais remercier les membres du Comité de leur invitation à paraître devant vous aujourd'hui. Nous répondrons avec plaisir à toute question que vous pourriez soulever.

Le président: Si vos réponses sont aussi directes que votre déclaration préliminaire, et aussi courtes, nous devrions être en mesure de poser toutes nos questions rapidement. Je vais commencer avec M. Neil.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Il n'y a pas de doute que certaines des choses que vous avez mentionnées sont exactes, l'accroissement des bénéfices et ainsi de suite. Cependant, à titre principalement de producteur de grains, je me préoccupe un peu de votre proposition selon laquelle il faudrait adopter le projet de loi le plus vite possible; d'après moi, le projet de loi influera certainement davantage sur les producteurs que sur tout autre secteur. Si le producteur est tenu de payer des tarifs de transport cinq fois ou dix fois plus élevés que le prix de vente de son produit, il sera en difficulté. Je me demande si vous vous préoccupez de certaines distorsions qui existent dans l'industrie du bétail? Avez-vous étudié la situation vous-même?

M. Magee: Nous ne représentons pas l'industrie du bétail, et nous n'avons pas réellement d'intérêt particulier dans ce domaine. Nous nous préoccupons principalement du bien-être de l'ensemble du Canada, et nous nous préoccupons, bien sûr, particulièrement du groupe des fabricants.

M. Neil: Je peux comprendre que vous vous préoccupez au sujet du groupe des fabricants, mais il existe d'autres groupes au Canada qui sont touchés de façon marquée par ce projet de loi. Ce qui m'ennuie, c'est le fait que vous tenez à adopter rapidement le projet de loi sans recommander de modifications. Permettez-moi de vous poser une question précise: êtes-vous satisfait des dispositions actuelles du projet de loi?

M. Magee: Nous sommes très désireux de régler cette question. Il est important de stimuler réellement l'économie. Nous ne croyons pas que toutes les dispositions du projet de loi soient optimales. Mais, du moins, il permettra de réaliser de grandes améliorations et, pour cette raison, nous l'appuyons.

M. Neil: Ne croyez-vous pas que vous insistez plutôt sur le fait qu'il est urgent d'adopter le projet de loi? Il est évident qu'il faut, dans une certaine mesure, se presser, mais je ne crois pas qu'il faut agir sans se préoccuper des intérêts des autres secteurs du Canada. Je comprends que la modification de la loi du Nid-de-Corbeau favorisera l'Association des manufacturiers canadiens, sans doute par une réduction des tarifs de transport de certaines marchandises. Est-ce exact?

M. Magee: Je ne suis pas du tout certain qu'il y aura une réduction des tarifs de transport. D'après moi, le projet de loi permettra aux sociétés transport ferroviaires d'assurer la viabilité de leurs installations de l'ouest, de manière à ce que à l'avenir, au fur et à mesure que le volume des marchandises augmentera, elles seront en mesure de garantir leurs services à tous. Je crois que l'adoption du projet de loi favorisera sans doute davantage les agriculteurs et les secteurs du charbon et du soufre que le groupe des manufacturiers. Nous profiterons

[Text]

other groups as being greater beneficiaries. Time is short; the need is urgent. They are not going to have capacity within a few years and you, if you represent the farm community, are going to suffer as much as anybody.

Mr. Neil: I would question that. There is no doubt the transportation system has to be modernized, but what I am trying to point out to you is the fact that the people who are affected most severely by this bill are the producers of grains, who are presently in a situation of depressed prices and in many cases facing bankruptcy. There is also the question of the livestock producers, who I also represent, who are concerned. All I am pointing out is that while there is an urgency in resolving the matter of the Crow rate, I do not think the urgency is such that we should overlook these other issues that are important to the other areas involved in the transportation system.

Mr. Magee: I think that is true.

Mr. Neil: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais parler français cette fois-ci . . .

• 1735

Okay, we will go in English. I understand the sense of urgency that you have, but you came with precision saying for our plant in the west it means that this \$16.5 billion to be invested by the railroad companies and this \$75 million of the industrial fund, you see a better way for industrialization of the west which means creation of jobs, which means new opportunity. Is that exactly what you have in mind?

Mr. Magee: If I understand your question, I think what we have been trying to say and what you are saying is that by moving now or moving shortly, having the railways and the government spend the money that has been proposed in the bill is going to have a multiplier effect which is going to be of benefit particularly to western Canada but also to the economy as a whole.

Mr. Loiselle: So can we say that the result of the passage of this bill will be a megaproject in Canada with many, many multipliers, many impacts in many sectors?

Mr. Magee: Yes, it is going to have very significant impetus on the whole economy, there is no question about that.

Mr. Loiselle: When you say that there is no more room in the whole system and within two years we will suffer in the actual infrastructure we have in the west, can you say that for our image as exporters it is also an important question to solve, that otherwise some of our customers will be really afraid of the uncertainty with which we will be able to deliver the goods we are selling them?

Mr. Magee: I am not sure how our worldwide customers view us but I think it is reasonable to assume that if we improve the railway infrastructure so that we are able to move goods promptly through the system, then through demonstra-

[Translation]

également des changements, mais je crois que les autres groupes en bénéficieront davantage. Le temps manque; la situation est urgente. La capacité de transport sera réduite d'ici quelques années, et les agriculteurs subiront les conséquences autant que les autres secteurs.

M. Neil: Je mets cette question en doute. Il est évident que le système de transport doit être modernisé, mais j'essaie de souligner le fait que le projet de loi touchera davantage les producteurs de grains qui subissent actuellement des réductions de prix et, dans de nombreux cas, sont menacés de faillite. Les producteurs de bétail, que je représente également, sont aussi concernés. Je tiens simplement à signaler que bien qu'il soit nécessaire de régler le plus rapidement possible la question des tarifs de transport, je ne crois pas que la situation soit si pressante qu'il faille faire abstraction des préoccupations des autres secteurs touchés par le système de transport.

M. Magee: Je crois que vous avez raison.

M. Neil: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Loiselle, vous avez la parole.

Mr. Loiselle: Thank you very much, Mr. Chairman. I will proceed in French, this time . . .

D'accord, je vais poursuivre en anglais. Je comprends que vous jugiez la situation urgente, mais vous avez précisé que les sociétés de transport ferroviaire investiront 16.5 milliards de dollars et l'industrie, 75 millions de dollars, et que, d'après vous, il y a d'autres façons d'industrialiser l'Ouest qui permettraient la création d'emplois et, par conséquent, la création de nouvelles possibilités. Est-ce votre avis?

M. Magee: Si je comprends bien votre question, ce que nous essayons de dire et ce que vous dites actuellement c'est que si nous agissons immédiatement ou dans peu de temps, les investissements proposés des sociétés ferroviaires et du gouvernement auront un effet multiplicateur qui favorisera particulièrement l'ouest Canadien, mais également l'économie de l'ensemble du pays.

M. Loiselle: Pouvons-nous donc affirmer que l'adoption du projet de loi permettra de mettre en oeuvre un megaprojet au Canada qui aura de nombreux effets multiplicateurs, de nombreux impacts sur de nombreux secteurs?

M. Magee: Oui, sans aucun doute, l'adoption du projet de loi stimulera de façon significative l'économie globale.

M. Loiselle: Quand vous dites que la capacité du système est insuffisante et que, d'ici deux ans, l'infrastructure même de l'Ouest sera touchée, croyez-vous, qu'à titre d'exportateurs, il soit également important de remédier à la situation, de manière à éviter que certains de nos clients craignent réellement que nous ne soyons pas en mesure de leur expédier les marchandises que nous leur vendons?

M. Magee: Je ne connais pas l'avis de nos clients à l'échelle internationale, mais je crois que nous pouvons supposer que si nous améliorons le service ferroviaire de manière à assurer une livraison rapide des marchandises, par le fait même, tous nos

[Texte]

tion we will show the rest of the world that we can be relied on for consistent and reliable delivery of goods.

Mr. Loiselle: Sir, I am really happy to listen to what you have had to say today, but I have been surprised to see that during the last month since the tabling of the policy, the people in the mining industry and the people involved in all the commodities produced in the west have been maybe not silent, but too quiet, to my mind, because the impact of this bill is not just for the 140,000 farmers—there will be a real impact for them, I understand—but the impact on the rest of the economy in the west will be very great. I do not understand why these people, the employees of the railroad, the employees of the harbours in the west and the east, the members of your own association, I have been surprised to see that they had very little involvement in this discussion.

Mr. Magee: I do not know that is entirely true. First of all, submissions have been made from time to time certainly by our own organization and I am sure by others. In addition to that, a task force was formed that consisted of a number of associations to specifically address the Crow when it appeared as if it was falling by the wayside. So I am rather surprised to hear you say that.

Mr. Loiselle: Yes, because the pressure coming from the other side was so great.

My last question: In your brief you have described the bill as a bit too complex. Can you elaborate on this?

Mr. Magee: I am sorry.

Mr. Loiselle: You have mentioned that the bill is really a complex one.

Mr. Magee: What I simply said was that we are not here today as experts in the detail with which the bill should be finally resolved, the level of payments or the exact method of payment or the formulas. I do not pretend to be proficient in that area.

Mr. Loiselle: I see.

• 1740

Mr. Magee: We do recognize, however, that clearly paying 1897 rates does not make any sense whatsoever and paying that level of rate results in dissatisfaction for both parties. It is not only the railways which are suffering as a result of this. The railways are suffering through lack of financial remuneration. The farmers or the producers, in my view, are suffering because of an antiquated system the railways have no interest in fixing under the current conditions. In addition, this has now grown to a point where it is no longer a farmer issue or a western Canadian issue. It is a national issue. This is one of the reasons why we are saying even though this bill may be less than perfect, the thing has become such a crisis or an impending crisis we better move in the interests of the country as a whole.

Mr. Loiselle: Last question, and I agree with you. On the problem of cross subsidization, some who say we will increase

[Traduction]

clients verront qu'ils peuvent compter sur nous pour une livraison constante et efficace.

M. Loiselle: Monsieur, il m'a réellement fait plaisir de vous écouter aujourd'hui, mais je m'étonne du fait que depuis que le projet de loi a été déposé il y a un mois, les représentants de l'industrie minière et de tous les producteurs de l'Ouest n'ont pas, d'après moi, suffisamment contesté; le projet de loi influera non seulement sur les 140,000 agriculteurs—je crois que l'impact sera considérable dans leur cas—mais également sur tous les autres secteurs de l'Ouest. Je ne comprends pas pourquoi les employés des sociétés ferroviaires, les employés des ports de l'Ouest et de l'Est et les membres de votre association n'ont pas participé davantage aux débats.

M. Magee: Je ne crois pas que vous ayez entièrement raison. D'abord, notre propre organisation et d'autres ont fait quelques exposés. En outre, un groupe de travail composé de représentants d'un certain nombre d'associations a été créé et chargé précisément d'étudier le projet de loi pour s'assurer qu'on ne quittait pas le droit chemin. Je suis donc étonné que vous formuliez une telle opinion.

M. Loiselle: Les autres ont exercé des pressions notables.

Permettez-moi de vous poser une dernière question: Dans votre mémoire, vous dites que le projet de loi est un peu trop complexe. Pouvez-vous préciser votre pensée?

M. Magee: Pardon.

M. Loiselle: Vous avez mentionné que le projet de loi était de nature réellement complexe.

M. Magee: Je voulais simplement signaler que nous ne sommes pas des experts en la matière, c'est-à-dire en ce qui concerne l'établissement des tarifs, les modes de paiement ou les formules à adopter. Je ne prétends pas être compétent en la matière.

M. Loiselle: Je vois.

M. Magee: Toutefois, nous sommes nettement conscients que les tarifs de 1897 sont inacceptables et que ces tarifs sont à l'origine d'un mécontentement chez les deux parties. Les sociétés ferroviaires ne constituent pas l'unique secteur touché. Dans leur cas, il s'agit d'une question de finances. D'après moi, les agriculteurs et les producteurs sont défavorisés par un système vétuste et, dans les conditions actuelles, les sociétés ferroviaires n'ont pas intérêt à régler l'affaire. En outre, les problèmes ne caractérisent plus uniquement les agriculteurs ou l'Ouest canadien. Les difficultés se répercutent à l'échelle nationale. Voilà une des raisons pour lesquelles nous croyons que, bien que le projet de loi ne soit pas parfait, en raison de la situation de crise actuelle ou de crise imminente, nous ferions mieux d'agir dans l'intérêt de l'ensemble du pays.

M. Loiselle: Je suis d'accord avec vous. Permettez-moi de vous poser une dernière question. En ce qui concerne les subventions, certains disent qu'il y aura augmentation des

[Text]

the rate for the farmer and it will mean your rate will go down. Could you enlarge on that?

Mr. Magee: All right. Let me back up a little bit. As a fundamental principle, the Canadian Manufacturer's Association is sold on the concept of free enterprise. All things being equal, what we want to see is a free market where the law of supply and demand will govern. People will have free access to the market. They can charge what they like and they can offer or buy what they like. Generally speaking, this kind of system is cost efficient, it is innovative and it is also responsive to the changing needs of the community. The reason it is cost efficient is you have a situation where the buyer can buy if he wishes or not, or buy less, or buy in a different manner. It is responsive to changing times because as the buyer wants modifications and is prepared to pay for them, he can modify his payment and provided the buyer and seller can get together, then there is a mutual benefit. I must go on and point out that I recognize we do not have an ideal system. We do not have an ideal system of the law of supply and demand insofar as the delivery of farm products is concerned. Historically, the railways have played a very large part, so, in this type of case, it may be prudent to have some form of subsidy or it may be prudent to have some degree of regulation.

But wherever you have regulation or wherever rates are imposed on a particular party or a particular carrier the rate must be such that it is close to his cost. If the government imposes rates—be it on the railway, or you, or I, or anybody else—whenever two parties come together, the arrangement must be such that there is something in it for both of them. If there is not something in it for both of them, one or the other is going to become dissatisfied and they are either going to withdraw or they are going to take away from an effective effort.

What has happened here with the Crow issue is rates have been imposed. They are clearly unrealistic. The railways certainly are not interested in carrying grain as I see it, and the reason they are not interested in carrying grain is it represents nothing but a loss to them. If then you let that situation go on as we have, what happens is that not only does the railroad suffer or feel dissatisfied because of lack of income, the farmer also suffers because he does not get decent service.

• 1745

Then to add to that again, where the ideal thing would be if you had the opportunity of choice, the trucking industry are not really in a position to participate because the imposed rail rate is so low that the truckers cannot really get into the market.

So here we have the trucking industry sitting out there, which should be an option available to the farmer. It is not an option. And so we have denied the farmer another option, be it a cost option or a service option. So sooner or later we have to get back to something close to the laws of supply and demand, and I submit to you that 1897 rates are completely and totally unrealistic. Therefore, we have got to get closer to that. And

[Translation]

tarifs des agriculteurs et diminution de vos tarifs. Pourriez-vous élaborer?

M. Magee: D'accord. Revenons un peu en arrière. De façon fondamentale, l'Association des manufacturiers canadiens se fonde sur la libre entreprise. Toutes choses étant égales par ailleurs, nous favorisons le marché libre qui se fonde sur la loi de l'offre et de la demande. Les gens doivent avoir libre accès au marché. Ils doivent pouvoir établir leurs propres tarifs et offrir ou acheter les produits qu'ils désirent. De façon générale, ce type de système est rentable et innovateur et permet également de satisfaire aux modifications des besoins de la communauté. Le système est rentable puisque l'acheteur peut décider d'acheter ou de ne pas acheter, d'acheter en quantité moindre ou de choisir d'autres méthodes d'achat. Il tient compte des modifications des besoins puisque si l'acheteur demande des modifications et est disposé à payer les services, il peut changer son mode de paiement et, à condition que l'acheteur et le vendeur s'entendent, tout le monde en profite. Je tiens à signaler que je suis conscient que le système ne fonctionne pas de façon optimale. Le système de l'offre et de la demande n'est pas parfait en ce qui concerne la livraison des produits agricoles. De tout temps, les sociétés ferroviaires ont eu un rôle important à jouer et, par conséquent, dans le présent cas, il serait sans doute prudent de prévoir un certain type de subvention ou certaines mesures de restrictions.

Toutefois, lorsqu'un groupe particulier ou un transporteur particulier est soumis à des restrictions ou à des tarifs précis, ceux-ci doivent être raisonnables par rapport au coût. Si le gouvernement impose des tarifs—que ce soit les sociétés ferroviaires, vous ou moi qui soient touchés—il faut que les deux parties soient avantagées. Si ce n'est pas le cas, il y aura insatisfaction d'une part ou de l'autre, et soit que l'entente ne soit pas respectée soit que le rendement soit défavorisé.

Le projet de loi sur le Nid-de-Corbeau prévoit l'établissement de tarifs. Cette situation est peu réaliste. D'après moi, les sociétés ferroviaires ne sont certainement pas intéressées au transport du grain puisqu'elles devront subir des pertes. Si l'on ne remédie pas à la situation, ce ne sont pas uniquement les sociétés ferroviaires qui seront défavorisées par des revenus insuffisants; les agriculteurs sont aussi touchés par des services insuffisants.

Et pour y revenir encore une fois, l'idéal serait d'avoir le choix, l'industrie du camionnage n'est réellement pas en position d'y participer étant donné que le tarif ferroviaire imposé est si bas qu'elle ne peut réellement pas pénétrer ce marché.

Nous avons donc l'industrie du camionnage qui reste là à rien faire et qui devrait pourtant être un choix possible pour l'agriculture. Mais il n'a pas le choix. Nous l'en avons privé, que ce soit au niveau des coûts ou à celui du service. Mais tôt ou tard nous devons revenir à quelque chose qui soit plus près des lois de l'offre et de la demande et je soutiens que les tarifs de 1897 sont tout à fait irréalistes. Il faut donc revoir toute

[Texte]

the ideal, as I see it, would be if we could have some element of choice in there rather than just simply paying the railroad.

Mr. Loiselle: But you do not have any precise idea about how it could work?

Mr. Magee: No, I do not think I want to get into that.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if the representatives from the CMA would give us an idea of what range of manufacturing their membership encompasses? And in the range of that activity, either some of your members who are currently hiding behind the tariff wall or any such type of government assistance? And what are you doing to get away from that sort of thing?

An hon. Member: Good old free enterprise, where is it?

Mr. Magee: Yes, we do. A number of our members are protected to some degree by tariff walls. That is true. And they have been for years. I should point out, however, that over the years that tariff wall has come steadily down. I am sure you are familiar with the various GATT meetings we have had over the years. Generally, a few years ago, 15 years ago, tariff walls were in the range of 15% to 20%.

Today, for the most part, tariff walls are down in the range of about 13% or thereabouts, depending on the commodity. Within the next couple of years they will go lower still. So gradually, these tariff walls are being phased out in favour of a free international market.

Mr. Althouse: I think, Mr. Chairman, that the witnesses are also probably aware that the benefits of the Crow of 1897 have also been considerably reduced over time, with services no longer going to all of the same areas that were guaranteed in the legislation in 1926, 1927, and 1928; with the railways having their investments made for them by the people of Canada—either by governments or producers or provinces; and that the original benefit or cost, depending on which side you look at it, has changed very substantively as well.

Our Minister of Agriculture in this country keeps making speeches which state that something in the order of 30% of Canada's workforce has jobs because there is agriculture in this country. That is brought about in part because manufacturers produce goods and services that are used by farmers as well as providing goods and services for taking the product away from the farms and processing them further.

Your statement in here about—some of the statements you have put in your brief make me wonder if you have fully assessed the benefits that accrue to your member industries as a result of farm incomes being kept up, net incomes being kept up due to programs like the Crow rate, as opposed to the short run advantages of giving a little bit of business from building equipment for the railroads—something which will only occur

[Traduction]

cette question et l'idéal, d'après moi, serait d'avoir un choix plutôt que simplement subventionner les chemins de fer.

M. Loiselle: Mais vous n'avez aucune idée précise de la façon dont ce choix fonctionnerait?

M. Magee: Non, je ne crois pas vouloir m'aventurer là-dedans.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je me demande si les représentants de l'A.M.C. pourraient nous donner une idée du genre d'entreprises que l'association comporte? Et si certains de vos membres se cachent actuellement derrière la barrière tarifaire ou derrière un autre type d'aide gouvernementale? Et ce que vous faites pour vous sortir de ce genre de situation?

Une voix: Où est-elle cette bonne vieille entreprise?

M. Magee: Oui, nous le pouvons. Il est vrai qu'un certain nombre de nos membres sont protégés jusqu'à un certain point par des barrières tarifaires. Ils le sont depuis bien des années. Je dois cependant vous faire remarquer que cette barrière tarifaire disparaît progressivement au cours des années. Je suis certain que vous êtes bien au courant des diverses réunions du GATT que nous avons tenues au cours des dernières années. Généralement, il y a quelques années de cela 15 ans pour être plus précis, les barrières tarifaires étaient de l'ordre de 15 à 20 p. 100.

Aujourd'hui, dans la plupart des cas, les barrières tarifaires sont de l'ordre d'environ 13 p. 100 ou aux alentours, selon la marchandise. Au cours des deux prochaines années, elles baisseront encore plus. Ainsi, graduellement, ces barrières tarifaires s'effaceront en faveur d'un marché international libre.

M. Althouse: Je crois, monsieur le président, que les témoins sont probablement au courant que les avantages de la Loi du Nid-de-Corbeau de 1897 ont également été considérablement réduits au cours des années, le service n'étant plus fourni à toutes les mêmes régions mentionnées dans les lois de 1926, 1927 et 1928; les investissements dans les compagnies ferroviaires étant faits par le peuple canadien, par les gouvernements, les producteurs ou les provinces; et que le profit ou le coût original, selon le côté d'où vous analysez la question, a également changé de façon très considérable.

Notre ministre de l'Agriculture n'arrête pas de dire dans ses discours qu'il y a quelque chose comme 30 p. 100 de la main-d'œuvre canadienne qui doit son emploi à l'agriculture. Il dit cela principalement parce que les manufacturiers produisent des produits et services utilisés par les exploitants agricoles ainsi que des produits et services servant à transporter les produits hors des exploitations agricoles et à les traiter.

Comme vous dites, certains énoncés que vous avez introduits dans votre mémoire me font douter que vous ayez évalué à leur juste valeur les avantages dont profitent vos industries membres du fait que les revenus agricoles sont maintenant élevés, les revenus nets étant élevés en raison de programmes comme les tarifs du Nid-de-Corbeau, contrairement aux avantages à court terme que représente le fait d'accorder de

[Text]

for a few years, at the expense of something like \$1 billion in net income by the end of this decade.

• 1750

I think in the event you do not have the figures in front of you, net farm incomes in this country have hovered around \$3.5 billion and we are proposing to reduce the figure by at least \$1 billion with this particular proposal. What kind of detrimental effect, if any, do you see this having on your member companies, member organizations?

Considering that farming just barely is self-financing now, can you see a benefit to the Canadian Manufacturers' Association when we will, according to several estimates, have reductions of from 15% to 25% of the farm population in part because of this kind of move?

Mr. Magee: It seems to me that under the terms of this bill the farm community, the producer, is still going to be recompensed at the same level at least as he is today. Is that not correct?

Mr. Althouse: With respect, as I read the bill the farmer will be paying approximately \$1 billion of expense which he no longer has and I would assume it would come out of his net income. He would therefore have less to spend on some investment purchases and consumer goods like cars and trucks, those sorts of things.

Mr. Murta: A point of order.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Murta: I would like to ask if Mr. Althouse would table the information he just alluded to with the committee which indicates if this bill, or something similar I suppose, is passed the 15% to 20%, which I think was his figure of the farm population which would go, in part because of the Crow rate.

Mr. Althouse: The estimates, or some estimates which have been put out by one of the banks indicate that the Prairie region will probably see about 40,000 less farms within the next decade and they will therefore have to do some refinancing as a result of this. They have assumed taking the Crow changes part of their assumptions.

Mr. Murta: Oh, well that is drawing a very long bow I think.

Mr. Althouse: I am not sure how it came out the first time but I hope that clarifies it. Forty thousand out of 155,000 is considerably more than 20%.

The Vice-Chairman: You have less than two minutes left, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I am waiting for the answer, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Are you prepared to answer it or do you recall his question?

[Translation]

petits contrats pour la construction d'équipement ferroviaire, contrats qui ne seraient bons que pour quelques années, et qui se feraient aux dépens d'un programme de 1 milliard de dollars en revenus nets vers la fin de cette décennie.

Je crois que si vous n'avez pas les chiffres exacts devant vous, les revenus agricoles nets au pays s'élèvent à environ 3.5 milliards de dollars et que nous nous proposons de réduire ce montant d'au moins 1 milliard de dollars par cette proposition. Quel genre d'effet négatif croyez-vous que cela aura sur vos compagnies ou organisations membres?

Si nous considérons que l'industrie agricole n'est qu'à peine rentable actuellement, voyez-vous un avantage quelconque pour l'Association des manufacturiers canadiens si, comme l'indiquent plusieurs estimations, la population agricole baisse de 15 à 25 p. 100 à cause de cette décision?

M. Magee: Il me semble qu'en vertu de ce projet de loi, la communauté agricole, le producteur, sera quand même récompensé, au moins au même taux qu'il l'est aujourd'hui. N'est-ce pas?

M. Althouse: Malheureusement, d'après ce que je vois, les agriculteurs devront payer environ 1 milliard de dollars et je crois qu'ils devront puiser cette somme à même leurs revenus nets. Ils auront ainsi moins d'argent à investir et moins d'argent pour acheter des biens de consommation comme des autos et des camions et caetera.

M. Murta: Rappel au Règlement.

Le vice-président: Oui.

M. Murta: J'aimerais demander si M. Althouse pourrait nous présenter les informations auxquelles il vient de faire allusion et qui pourraient indiquer au Comité que si ce projet de loi ou quelque chose de semblable était adopté, 15 à 20 p. 100 de la population agricole, d'après les chiffres qu'il a cités, s'en iraient principalement en raison des tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Althouse: Les estimations, ou certaines des estimations qui ont été présentées par l'une des banques, indiquent que la région des Prairies perdrait environ 40,000 exploitations agricoles au cours de la prochaine décennie et qu'elle devrait par conséquent faire certains refinancements. Dans leurs hypothèses de travail, les banques ont notamment tenu compte des changements apportés aux tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Murta: Oui, eh bien, je crois que c'est tiré par les cheveux.

M. Althouse: Je ne sais pas très bien comment elles ont trouvé leurs chiffres, mais j'espère que cela clarifie la question. Quarante mille sur 155,000, cela fait bien plus de 20 p. 100.

Le vice-président: Il vous reste moins de deux minutes, monsieur Althouse.

M. Althouse: J'attends la réponse, monsieur le président.

Le vice-président: Pouvez-vous répondre à la question ou voulez-vous qu'on la répète?

[Texte]

Mr. Magee: This gentlemen has answered it.

Mr. Althouse: So in short you are saying the CMA has done no cost benefit studies as far as the way it will effect their portion of the Canadian economy and you are quite willing to allow net incomes of farmers to reduce and hope it will be picked up in other portions of the economy?

Mr. Hughes: Mr. Chairman, if I could at least comment on that. The CMA has done a great deal of work in the last, say, two years to try and impress on its own members and the public at large the need for improved competitiveness in the industry. Therefore I think it at least is a partial answer to say yes, we have done a great deal of work. We recognize the need in the goods producing sector. There is a desperate need to improve competitiveness as we come out of this recession. We think that is where the emphasis is and to the extent that competitiveness could be improved in any sector by any means we are promoting it, which is one of the reasons, of course, we are here today.

Mr. Althouse: Are the farm machinery manufacturers part of your organization?

Mr. Hughes: Yes.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Althouse. I now call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the witness expressed deep concern about the viability of the railroads and I just hope he shares some similar concern about the viability of the producer because, quite frankly, the producer is facing some very difficult times and I am somewhat troubled by your suggestion at page four where you say it is time to recognize that the fundamental principal of applying the market price to the movement of grain be adopted. You realize that if you were to do that, that means the application of commercial rates. You realize that in doing that it would deliver a rather substantial blow to the agricultural sector. I think it is important to recognize that every competing country of the world—Canada, while it is a major grain exporter, is not one of the largest. It is basically a price taker and it has to compete in the international marketplace against other subsidized countries: the United States, Argentina, Australia, the European Economic Community. I am not going to go into the details of that subsidy, but let it be very clear that it is very substantial.

• 1755

The producer of grain in Canada—his major subsidy comes in the form of a cheap freight rate. For you to suggest that the farmers should be paying full commercial rates, and maybe I am reading it incorrectly, I think would deliver a severe blow to the agricultural industry. I know that you are concerned about the manufacturing industry, but let there be no mistake about it, the agriculture sector is a very major component of your manufacturing sector. For example, I think in the year 1981—that is the last figure I did some calculations for—in excess of \$2 billion worth of machinery parts and accessories

[Traduction]

M. Magee: Monsieur, ici présent, y a répondu.

M. Althouse: Ainsi, en résumé, vous dites que l'AMC n'a fait aucune étude de rentabilité en ce qui a trait à la façon dont les changements de tarifs toucheront leur pourcentage de l'économie canadienne et vous êtes prêt à permettre une réduction des revenus nets des exploitants agricoles en espérant qu'elle sera absorbée par d'autres secteurs de l'économie?

M. Hughes: Monsieur le président, j'aimerais au moins faire un commentaire à ce sujet. L'AMC s'est efforcée, au cours des deux dernières années, de faire comprendre à ses propres membres et au public en général, la nécessité d'augmenter la compétitivité dans l'industrie. Je crois qu'il faut donc répondre que oui, nous avons fait des études à ce sujet. Nous reconnaissons la nécessité dans le secteur des produits manufacturiers. Au sortir de cette récession, il nous faut absolument améliorer la compétitivité. Je crois que c'est là l'essentiel, et nous sommes prêts à appuyer toute proposition visant à améliorer cette compétitivité dans un secteur donné, et c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui.

M. Althouse: Les fabricants de machines agricoles font-ils partie de votre organisation?

M. Hughes: Oui.

Le vice-président: Merci, monsieur Althouse. Je demande maintenant M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le témoin a fait part d'une grande préoccupation au sujet de la rentabilité des compagnies ferroviaires et j'espère qu'il se préoccupe également de la rentabilité du producteur parce que, franchement, le producteur a actuellement bien des difficultés et votre proposition de la page 4, où vous dites qu'il est temps de reconnaître qu'il faut adopter le principe fondamental de l'application du prix du marché au transport des grains, m'inquiète quelque peu. Vous vous rendez compte que si vous faisiez cela, cela signifierait l'application des tarifs commerciaux, et vous porteriez un grand coup au secteur agricole. Je crois qu'il est important de se rendre compte que tout pays concurrentiel du monde—bien qu'il soit un important exportateur de céréales, le Canada n'est pas l'un des plus grands. Il doit accepter les prix fixés et entrer en concurrence sur le marché international avec d'autres pays ayant une politique de subvention: les États-Unis, l'Argentine, l'Australie et la Communauté économique européenne. Je ne veux pas expliquer en détail ce qu'est cette subvention, mais laissez-moi vous dire qu'elle est très substantielle.

Le producteur de céréales au Canada—sa principale subvention lui est accordée sous forme de tarif ferroviaire bon marché. Votre proposition voulant que les fermiers paient des tarifs commerciaux entiers, peut-être que je lis cette proposition de façon incorrecte, porterait un grand coup à l'industrie agricole. Je sais que vous vous préoccupez de l'industrie manufacturière, mais ne vous méprenez pas, le secteur de l'agriculture constitue une composante très importante de votre secteur manufacturier. Par exemple, je crois qu'au cours de l'année 1981—ce sont les derniers chiffres que j'ai pu

[Text]

were purchased by the agricultural community. There was over \$1 billion in the form of petroleum and fertilizer, plus the use of herbicides and pesticides and chemicals. So in order for your manufacturing sector to be healthy and viable, the agricultural community has to be healthy and viable.

In terms of return to the producers today, what the farmer is receiving for his grain is roughly equivalent to that which he received in the early 1970s, and you well know the kinds of input costs and the multiplication of costs that have been imposed upon him.

All I want to say, Mr. Chairman, is that when you are talking about these substantial changes and when you are talking about the need to force the producers to pay their share, share your concern about the viability of your industry and the railroads, share a bit of that with the producers. That is all I ask.

Mr. Magee: Mr. Mazankowski, you have raised a good point, the point being or the inference taken from the brief that we are advocating pure laissez-faire. As I said in my earlier remarks, philosophically we lean in that direction. But in the real world out there, especially in the farming community, when you are talking about transportation, we recognize that pure laissez-faire just will not work. There is a need for intervention. We are not saying that the Crow should be abolished. We have to maintain some sort of a Crow gap. But what we are saying is that we should be trying to move a little closer to a cost and effect, a supply and a demand type of environment, because that is the way in which not only western Canada and the farming community will benefit in the long term, but that is the way the whole of the Canadian economy will benefit. I submit that by gradually moving in that direction, the farmer will be able to diversify and he will probably be the greatest benefactor of all.

The Vice-Chairman: Thank you very much. The next person to call on is Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I just would like to go back over some of the questions that Mr. Loiselle had posed to you. I find it strange that both he and the parliamentary secretary, with the witnesses prior and then with you, were blaming you for the problems that they had had with this bill, in trying to get it through the House. I find that a little strange, but that is neither here nor there.

The benefit to this bill, as I read your brief, is that there will be a better transportation system. I think that is probably fair. I think that is probably fair. I guess the problem as you see it, and as most of us around this table see it, is that the railways have not had the funds, or have not put forward the funds, to make that system into the system it should be today.

[Translation]

obtenir—plus de 2 milliards de dollars de pièces et d'accessoires de machinerie agricole ont été achetés par la communauté agricole. Plus de 1 milliard de dollars a été dépensé sous forme de produits pétroliers et de fertilisants, en plus des herbicides et des pesticides ainsi que des produits chimiques. Ainsi, la communauté agricole doit être saine et rentable pour que votre secteur manufacturier le soit également.

En ce qui a trait au rendement des investissements des producteurs de nos jours, ce que l'exploitant agricole reçoit pour ses céréales est environ l'équivalent de ce qu'il recevait au début des années 70, et vous connaissez très bien le genre de coûts de production et les multiples frais qui lui ont été imposés.

Tout ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que lorsque vous parlez de ces changements importants et de la nécessité de forcer les producteurs à payer leur part, vous devriez partager votre préoccupation au sujet de la rentabilité de votre industrie et des chemins de fer, partager une partie de tout cela avec les producteurs. C'est tout ce que je demande.

M. Magee: Monsieur Mazankowski, vous avez soulevé un bon point, c'est-à-dire que d'après le mémoire, nous préconisons le laissez-faire pur et simple. Comme je l'ai dit dans mes remarques précédentes, philosophiquement parlant, nous nous penchons vers cette direction. Mais en réalité, et particulièrement en ce qui a trait à la communauté agricole, lorsque vous parlez des transports, nous nous rendons compte que le pur laissez-faire ne va pas du tout. Il faut intervenir. Nous ne disons pas qu'il faut abolir la loi du Nid-de-Corbeau. Nous devons maintenir un certain genre d'accord du Nid-de-Corbeau. Mais ce que nous disons, c'est que nous devrions essayer de nous rapprocher d'une situation qui reflète mieux les coûts et effets, des lois de l'offre et de la demande, parce que cela permettra non seulement à l'Ouest canadien et à la communauté agricole d'en bénéficier à long terme, mais également toute l'économie canadienne. Je crois qu'en nous dirigeant graduellement dans cette direction, l'exploitant agricole pourra diversifier sa production et que c'est lui qui en bénéficiera le plus.

Le vice-président: Merci beaucoup. Le prochain intervenant est M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir à certaines des questions que M. Loiselle vous a posées. Je trouve étrange que lui et le secrétaire parlementaire, d'abord avec les témoins et ensuite avec vous, vous blâment pour les problèmes qu'ils ont à faire adopter ce projet de loi par la Chambre. Je trouve cela un peu bizarre, mais cela n'a aucune importance.

De la façon dont je comprends votre mémoire, l'avantage de ce projet de loi serait un meilleur système de transport. Je crois que ça vaut la peine. Je pense que cela est passablement juste. Je vois que la façon dont vous concevez le problème et dont la plupart de ceux qui sont assis autour de cette table le perçoivent est que les chemins de fer n'ont pas eu les fonds nécessaires ou n'ont pas alloué les fonds nécessaires pour transformer le système de façon à ce qu'il soit adapté aux besoins d'aujourd'hui.

[Texte]

• 1800

I guess that is what we see. I guess the argument we have again is over how this is to be done. If you accept the premise that there must be a better rail system, and that the railway should be compensated in a different manner, and that it benefits all of Canada—I have heard you say that it is a national issue; I see it is a national issue—that all of Canada should benefit from this, would it not then be fair that all of Canada should pay for it?

Mr. Magee: Well, is it not reasonable to say that all of Canada has been paying very substantially through the Crow effort for many years?

Mr. McKnight: That is right. I would say that is a fair assumption. I guess the problem, then, is why we could not continue to have all of Canada pay for it. I am sure you have a laissez-faire philosophy that does not work in the marketplace. In deference, I suppose it is like having a socialist philosophy, which does not work either.

But I would like to know why, if we are going to continue with DREE grants—which I am sure some of your members take part in—if we are going to have a tariff on leather goods, whereby I buy boots in Montana for \$59.00, while they are \$110.00 here; if we are going to have a tariff on the clothing industry to protect it—which all Canada pays for when you buy it; what would be wrong with having all of Canada pay for the transportation system that we have?

Mr. Magee: I think we should understand that, under the terms of this bill as I understand it, there is still a whopping subsidy being paid to the grain producer. I am not suggesting that subsidy be removed.

Mr. McKnight: Would you feel, then, that other grants and forms of tariff reduction, as you talked about, could be reduced by the rate of inflation yearly the way the \$650 million Crow benefit will be reduced by inflation yearly?

Mr. Magee: Yes, and I think that sort of thing is in place right now under the terms of the GATT agreement. Import customs duties are scheduled to go down some more.

Mr. McKnight: By the rate of inflation?

Mr. Magee: No, not by the rate of inflation. This was a deal that was worked out with the various participants in GATT. Directionally, we are very empathetic to a free market. As you know, the world is getting smaller. We can no longer live unto ourselves. We have to be competitive, we have to be responsive, and we have to move quickly sometimes. It seems to us that, in many respects, the way in which the Crow rate is structured, where the railways are being paid, there is really very little incentive to develop alternatives or to develop a truly viable system.

[Traduction]

C'est ainsi, je crois, que nous voyons le problème. Ainsi, encore une fois, nous discutons de la façon dont cela doit être fait. Si vous acceptez la prémisse qu'il doit y avoir un meilleur système ferroviaire, et que le transport par chemin de fer doit être compensé d'une façon différente et que cela profite à l'ensemble du pays, je vous ai entendu dire qu'il s'agissait là d'une question nationale et que tout le Canada devrait en profiter, ne serait-il pas juste alors que l'ensemble du pays en paie les frais?

M. Magee: Eh bien, ne peut-on pas affirmer que tout le Canada grossièrement a payé les frais de Corbeau pendant de nombreuses années?

M. McKnight: C'est juste, en effet. C'est une affirmation raisonnable. Le problème est donc de savoir pourquoi nous ne pourrions pas continuer de la sorte. Je suis persuadé que votre philosophie de laissez-faire ne fonctionne pas sur le marché. Sauf votre respect, je suppose qu'on pourrait dire la même chose de la philosophie socialiste qui ne fonctionne pas non plus.

Mais j'aimerais quand même savoir pourquoi, si nous devons poursuivre le projet avec les subventions MEER—dont, j'en suis sûr, certains de vos membres profitent—si nous devons fixer un tarif sur les produits du cuir, qui font que je puis acheter des bottes dans le Montana pour 59 dollars tandis qu'ici elles me coûtent 110 dollars; si nous devons imposer un tarif à l'industrie alimentaire pour la protéger—et alors, tous les Canadiens doivent en subir les conséquences financières—alors quel mal y aurait-il à ce que tous les Canadiens payent pour le système de transport que nous avons?

M. Magee: Je crois qu'il faut bien comprendre qu'en vertu de ce projet de loi, du moins tel que je l'entends, il y a toujours une énorme subvention qui va être payée aux producteurs du grain. Je ne suggère nullement que cette subvention soit abolie.

M. McKnight: Croyez-vous alors que d'autres subventions et autres formes de réductions tarifaires, comme celles dont vous avez parlé, pourraient être réduites en fonction du taux d'inflation chaque année, de la même façon que les bénéfices de 650 millions de dollars du projet Corbeau seront réduits chaque année par l'inflation?

M. Magee: Oui, et je crois que ce genre de mesure est déjà prévu en vertu des accords du GATT. Les droits de douanes à l'importation doivent en effet baisser encore.

M. McKnight: Selon une valeur égale au taux de l'inflation?

M. Magee: Non, pas en fonction du taux de l'inflation. Cette réduction a été négociée avec les divers participants de l'accord du GATT. De prime abord, nous sommes très en faveur d'un marché libre. Comme vous le savez, le monde rapetisse. Nous ne pouvons plus nous replier sur nous-mêmes. Il faut être concurrentiel, nous devons réagir aux diverses situations et parfois réagir rapidement. Il nous apparaît que, sous de nombreux aspects, la façon dont les tarifs du Nid-de-Corbeau sont structurés, lorsque les chemins de fer sont payés, il n'y a que très peu d'incitation à mettre au point d'autres solutions ou un autre système vraiment viable.

[Text]

You know, I am a born and bred westerner, and I spent a number of years in Manitoba and Saskatchewan. I am quite familiar with seeing a grain elevator every seven or eight miles. That was the situation 25 or 30 years ago, and, in many instances, that is the situation today in a number of situations. There seems to be . . . As long as we have this, in my view, antiquated method of paying this to the railways, rather than giving a lot of it instead to the farmer, so that he can play a part in developing a more innovative structure and play a part, maybe, in using competitive modes, I do not think we are ever going to move ahead.

Mr. McKnight: That is why then in your brief that you felt that the opportunity . . .

Mr. Magee: That is right.

The Vice-Chairman: Excuse me, Mr. McKnight. Your time is up.

Mr. McKnight: That is the way you would see it.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. McKnight. I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the witness spoke about the crisis.

Mr. Magee: Pardon?

Mr. Benjamin: You spoke about the crisis in the rail system.

Mr. Magee: Yes.

• 1805

Mr. Benjamin: I find that strange. Over the last three or four years we have been moving grain at record levels. Grain occupies 14% to 15% of the track capacity to the west coast; the rest of it is taken up by coal, potash, sulphur, forest products, and general commodities. In other words, the grain movement has never taxed the track capacity in western Canada to the west coast; it has been the other commodities. I just thought I would inform you about that.

You said something about the grain elevator system: there is an elevator every six or seven miles. I do not know how long it has been since you have been out west, but you should know that the grain companies, both the farmer-owned ones and the private ones, started 15 years ago—far ahead of the railroads, the government, or anybody else—in rationalizing and modernizing their elevator system. They recognized 15 years ago that you cannot . . . you know, we are not hauling grain with horse and buggy or horses and wagons any more. So the shipping points are now 12, 15, 20 miles apart—not six or seven—and the co-operative elevator companies, the farmer-owned ones, have invested hundred of millions of dollars in modernizing, rebuilding old elevators, and building brand-new high through-put elevators. So they have done their share on behalf of the grain producers. They have done their share.

[Translation]

Vous savez, je suis né et j'ai été élevé dans l'Ouest et j'ai passé un certain nombre d'années au Manitoba et en Saskatchewan. Pour moi, les élévateurs à grain font donc partie du paysage familial. C'était la situation qui régnait il y a 25 ou 30 ans, et, dans de nombreux cas, c'est encore la situation aujourd'hui. Il semble y avoir . . . tant que ce sera comme cela, cette méthode dépassée de payer des subventions aux chemins de fer plutôt qu'en donner une grosse partie aux agriculteurs de façon que ceux-ci puissent jouer un rôle dans la mise au point d'une structure plus innovatrice et, peut-être, sans d'adoption d'un mode de transport plus concurrentiel, je ne crois pas que nous n'avancions jamais.

M. McKnight: C'est donc pour cela, dans votre mémoire, vous dites que la possibilité . . .

M. Magee: En effet.

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur McKnight. Votre temps de parole est terminé.

M. McKnight: C'est la façon dont vous voyez la chose.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur McKnight. Je passe maintenant la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le témoin a parlé de la crise.

M. Magee: Pardon?

M. Benjamin: Vous avez parlé de la crise dans le système ferroviaire.

M. Magee: Oui.

M. Benjamin: Je trouve cela étrange. Au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons transporté des quantités record de grain. Le grain occupe de 14 à 15 p. 100 de la capacité de transport des chemins de fer vers la côte ouest; le reste est occupé par le charbon, la potasse, le soufre, les produits forestiers et les biens de nature générale. En d'autres mots, le transport du grain n'empiète pas sur la capacité de transport des chemins de fer dans l'ouest du Canada vers la côte ouest; c'est plutôt les autres biens qui le sont. Je voulais vous informer à ce sujet.

Vous avez dit quelque chose à propos des systèmes d'élévateurs à grain: il y a un élévateur tous les six ou sept milles. Je ne sais pas depuis combien de temps vous êtes allé dans l'Ouest, mais vous devriez savoir que les compagnies céréalières, tant celles qui appartiennent à des agriculteurs que les compagnies privées, ont commencé, il y a quinze ans—bien avant les compagnies de chemin de fer, le gouvernement ou n'importe qui d'autre—à rationaliser et à moderniser leur système d'élévateur. Elles se sont rendu compte il y a quinze ans qu'il n'était pas possible . . . vous savez, nous ne transportons plus le grain avec des chevaux et des charrettes, ni avec des chevaux et des wagons. Les points d'exposition se trouvent maintenant séparés de 12, 15 ou 20 milles—et non de six à sept milles—et les coopératives d'élévateurs, celles qui appartiennent à des agriculteurs, ont investi des centaines de millions de dollars dans la modernisation, la reconstruction des vieux élévateurs ainsi que dans la construction de tous nos

[Texte]

Now, would the CMA agree that any individual group or pension fund or what not that invests funds into capital investment should be entitled to the opportunity to receive a return on that investment, whether it be dividends or interest or whatever?

Mr. Magee: The opportunity?

Mr. Benjamin: Yes, the opportunity to receive; if it makes money they get a return, and if it does not make money they have to wait. That would be, as a general principle, a good sound business practice, would it not?

We have suggested that the amount provided to the railroads under this legislation for capital improvements... that instead of doing what we have been doing since 1881, the taxpayer, through the Government of Canada, like any other investor in capital improvement, should have an opportunity to receive a return on that investment. So to follow free enterprise solution to its logical conclusion, would the CMA have any objection to the funds just going into the upgrading of railway lines and modernizing them—capital improvements, capital investment—that the taxpayers would get equivalent increased equity ownership in Canadian National, whatever portion they get, and that they get equity common shares in Canadian Pacific Limited?

Mr. Magee: I do not know about you, but I call that socialism.

Mr. Benjamin: I am glad to hear that; now all free enterprises are socialist. I thought it was a good sound business practice to get a return on capital investments. If it is a good sound business practice for a pension fund or a private investor, why is it not a good sound business practice for the taxpayer?

Mr. Magee: I guess the one thing that seems to be lacking there is that you do not have the element of choice. You see...

Mr. Benjamin: The taxpayer is stuck; he just pays.

Mr. Magee: And the farmer is stuck, because he does not have an option. Let me come back.

You made a couple of other points I just want to clarify. I believe I understood you to say that grain is 14% of the western rail...

Mr. Benjamin: The mainline track capacity to the west coast.

Mr. Magee: It is my understanding that in 1978 it was 24.6% of western movement.

Mr. Benjamin: Well, I do not know where you got your figures; I know where I got mine. It was 19%, and over the last few years it has dropped to 14%.

[Traduction]

élévateurs en continu. Elles ont donc fait leur part pour ce qui est des producteurs de grains. Elles ont fait leur part.

Maintenant, est-ce que l'AMC accepterait que des groupes, des caisses de pensions ou ce que vous voudrez qui font des investissements de capital aient la possibilité de retirer bénéfice sur cet investissement, que ce soit sous forme de dividendes ou d'intérêts ou n'importe quoi d'autre?

M. Magee: La possibilité?

M. Benjamin: Oui, la possibilité de retirer des bénéfices; s'ils font de l'argent, ils retirent des bénéfices, et s'ils ne font pas d'argent, ils doivent attendre. Cela semble, comme principe général, une saine pratique commerciale, non?

Nous avons suggéré que les sommes fournies aux compagnies de chemin de fer en vertu de cette loi pour les grandes améliorations... qu'au lieu de faire ce que nous faisons depuis 1881, le contribuable, par l'intermédiaire du gouvernement du Canada, comme tous ceux qui investissent dans de grandes améliorations, ait la possibilité de retirer un bénéfice de cet investissement. Par conséquent, pour pousser cette solution de libre entreprise jusqu'à sa conclusion logique, est-ce que l'AMC s'opposerait à ce que les fonds ne servent qu'à l'amélioration des lignes de chemins de fer et à leur modernisation—les grandes améliorations, les investissements de capital—et qu'ainsi les contribuables voient leurs participations augmenter d'autant dans le Canadien National, quelle que soit la proportion qu'ils obtiennent, et qu'ils obtiennent des actions ordinaires participantes dans le Canadien Pacifique?

M. Magee: Je ne sais pas comment vous appelez cela, mais moi j'appelle cela du socialisme.

M. Benjamin: Je suis heureux d'entendre cela; un jour, toutes les entreprises libres sont socialistes. Je croyais qu'il s'agissait d'une saine pratique commerciale que d'obtenir un profit sur des investissements de capital. S'il s'agit d'une saine pratique commerciale pour une caisse de retraite ou un investisseur privé, pourquoi cela n'est plus le cas pour les contribuables?

M. Magee: Je crois que ce qui manque ici, c'est l'élément choix. Vous voyez...

M. Benjamin: Le contribuable est coincé; il ne fait que payer.

M. Magee: Et l'agriculteur est également coincé parce qu'il n'a aucun choix. Laissez-moi revenir en arrière.

Vous avez soulevé une couple d'autres points que j'aimerais voir éclaircir. Si j'ai bien compris, vous avez dit que les grains occupent 14 p. 100 de la capacité de transport par chemins de fer dans l'Ouest...

M. Benjamin: De la capacité de transport des principales lignes vers la Côte Ouest.

M. Magee: D'après ce que j'en sais, en 1978, les grains comptaient pour 24.6 p. 100 des produits transportés dans l'Ouest.

M. Benjamin: J'ignore où vous avez obtenu vos chiffres, mais je sais d'où je tiens les miens. C'était 19 p. 100 et au

[Text]

Now, since the coal market and potash market has gone to hell, grain is the only thing that is moving in any significant quantity. In fact, the railroads have been only too happy to move record quantities, because nothing else is moving. But taking out the track capacity . . .

Mr. Magee: If that is the case, the percentage of grain should be higher than even the 24% that I quoted.

• 1810

Mr. Benjamin: Yes, just the past year. It probably will be higher.

Mr. Magee: Oh, so it is not 14% then, it is really more than 25%.

Mr. Benjamin: It was and it will be. In fact, eventually it will be lower than that, as more coalfields are developed, as more potash is produced. So you are asking grain producers to part with many hundreds of millions of dollars a year off of their price to fix tracks, to do what? To haul not only grain but to haul coal, potash, sulphur, forest products, and general commodities. The railroads have said they are not going to reduce their rates on the other commodities even if they get 10 times the Crow.

The Vice-Chairman: Are you asking the gentleman, Mr. Benjamin, because your time is up.

Mr. Benjamin: Let me put another question to him, then. If this were legislation, there are about six or seven measures on the statute books of Canada that are designed to benefit in transportation and in the export markets each of the regions. If this was legislation to abolish the At and East rates, the Maritime Freight Rates Act, and the Atlantic region Freight Assistance Act, what would be the position of the CMA? If this was legislation to abolish the Feed Freight Assistance Act, to benefit central and eastern Canada, what would be the position of the CMA. If this was legislation to abolish the tariffs.?

Mr. Magee: That is a purely hypothetical question. I do not think it has anything to do with this hearing.

Mr. Benjamin: There is nothing hypothetical about it. The Cabinet document in the fall of 1981 . . .

Mr. Magee: Mr. Benjamin, use all these programs to be . . .

The Vice-Chairman: Order. Mr. Benjamin, we do not want you to argue with the representatives here today.

[Translation]

cours des quelques dernières années, cette charge a diminuée à 14 p. 100.

Maintenant, depuis que le marché du charbon et de la potasse est bouleversé, il n'y a que les grains qui sont transportés en quantités importantes. En fait, les compagnies de chemins de fer étaient trop heureuses de pouvoir transporter des quantités record, étant donné qu'il n'y avait rien d'autre à transporter. Mais en ne tenant pas compte de la capacité de transport par chemins de fer . . .

M. Magee: Si c'est le cas, le pourcentage des grains devrait être même plus élevé que les 24 p. 100 que j'ai mentionnés.

M. Benjamin: Oui, cette dernière année. Le pourcentage pourrait même probablement être plus élevé.

M. Magee: Oh, ce n'est donc pas 14 p. 100 mais en réalité plus de 25 p. 100.

M. Benjamin: C'est cela et ce le sera encore. En fait, il finira éventuellement à être plus bas que cela, à mesure que les bassins houilliers se développeront, et que la production de potasse augmentera. Ainsi, vous demandez aux producteurs de céréales de réduire leur prix et de perdre des centaines de millions de dollars en un an pour réparer les voies ferrées pour faire quoi, en fin de compte? Pour transporter non seulement des céréales mais aussi du charbon, de la potasse, du soufre, des produits forestiers et divers autres produits. Les compagnies de chemin de fer ont affirmé qu'elles ne réduiront pas leurs tarifs sur les autres produits même si elles obtiennent dix fois le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le vice-président: Est-ce que vous posez une question, monsieur Benjamin car votre période de question est terminée.

M. Benjamin: Laissez-moi poser une autre question, alors. S'il s'agissait d'une loi, il y a environ six à sept mesures dans les statuts du Canada qui sont destinées à subventionner le transport et les marchés d'exportation dans chacune des régions. S'il s'agissait d'une loi en vue d'abolir les taux de l'Atlantique et de l'Est, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, quelle serait la position de l'AMC? Si celle-ci est une loi visant à abolir la Loi sur les subventions au transport des céréales fourragères, au profit du centre et de l'est du Canada, quelle serait la position de l'AMC? Si celle-ci est une loi visant à abolir les tarifs?

M. Magee: C'est là une question purement hypothétique. Je ne crois pas qu'elle ait un rapport quelconque avec cette audience.

M. Benjamin: Il n'y a là rien d'hypothétique. Le document du Cabinet publié en automne 1981 . . .

M. Magee: Monsieur Benjamin, servez-vous de tous ces programmes . . .

Le vice-président: À l'ordre. Monsieur Benjamin, il ne s'agit pas d'argumenter ici avec les représentants.

[Texte]

Mr. Benjamin: I want to. I do not care if you do or not.

The Vice-Chairman: Mr. Murta is the next questioner.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I understand I am the final questioner, so I will be brief.

On page 3 of your brief, gentlemen, you say that the west will see agricultural diversification and the development of processing industries. The indication we have from most of the people who are concerned with the processing is that because of the method of payment going completely to the railways, they are very concerned there will not be any change whatsoever. Could you explain the discrepancy of your thinking with what their thinking possibly is?

Mr. Magee: I think the best thing I can do is refer back to what I said earlier, that it is our contention that at least some of this subsidy should be put in the hands of the producer so that he can do what he deems right with those extra funds. He may decide to use a truck with the existing grain or he may decide to diversify into other aspects of farming that does not benefit from the Crow. He does not necessarily need to have it all go into export grain. It seems to us that by giving him that option and that opportunity, he is going to be able to diversify; he is going to be able to seek out those things that are best for him. In the final analysis, he is going to be a lot better off, as will all of us.

Mr. Murta: One last question, Mr. Chairman. Would your group then be in favour of an amendment along the lines of the freedom of choice idea that has been discussed this afternoon and also out in the country at various times over the last month or so. Is this an option as we move through the legislation?

Mr. Magee: I am not sure that I want to get into that. Hypothetically, yes, we move in that direction. But I want to come back to the first point that I made. The first point is that this is a very important issue. It has been hanging around for a long time, and we are saying, let us move. Waiting and arguing for many more months to resolve this thing, or maybe years, is not worthwhile. Some movement has to be made now, so that we can make sure that the western economy does not fall into a serious economic situation.

The Vice-Chairman: I want to thank the representatives of the Canadian Manufacturers' Association for appearing here as witnesses.

The Chairman: Mr. Chairman, before you adjourn the meeting, may I make two brief announcements. One is that immediately following the adjournment, there will be a subcommittee meeting.

• 1815

The Chairman: May I make two brief announcements?

An hon. Member: Please do.

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, je veux le faire. Je me soucie peu si vous le faites ou non.

Le vice-président: M. Murta est le prochain interrogateur.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Si je comprends bien je suis la dernière personne à poser des questions; je serai donc bref.

A la page 3 de votre mémoire, messieurs, vous affirmez que l'Ouest connaîtra une certaine diversification de son agriculture et que les industries de traitement s'y développeront. D'après ce qu'ils nous disent la plupart des personnes intéressées par le traitement, il semble qu'à cause des méthodes de paiement qui vont entièrement aux compagnies de chemin de fer, il se pourrait fort bien qu'il n'y ait aucun changement. Pourriez-vous expliquer cet écart entre ce que vous pensez et ce qu'eux pensent?

M. Magee: Le mieux pour moi reste encore de vous renvoyer à ce que j'ai dit plus tôt, soit que nous prétendons qu'au moins une partie de cette subvention devrait revenir au producteur de façon qu'il puisse utiliser ces fonds de la façon qu'il juge appropriée. Il peut décider d'utiliser un camion pour ses grains ou décider de se diversifier et de passer à d'autres types d'agriculture qui ne sont pas subventionnés par les subventions du Nid-de-Corbeau. Il n'a pas nécessairement besoin que tout aille dans les grains d'exportation. Il nous semble qu'en lui offrant ce choix et cette possibilité, il sera en mesure de se diversifier. Il sera en mesure de chercher ce qui est le mieux pour lui. En dernière analyse, il s'en tirera beaucoup mieux, comme d'ailleurs nous tous.

M. Murta: Une dernière question, monsieur le président. Votre groupe est-il alors en faveur d'un amendement allant dans le sens de la liberté de choix dont il a été question cet après-midi et dont on a déjà parlé ailleurs dans le pays à d'autres moments au cours du dernier mois? Est-ce là une option que vous aimeriez voir inscrite dans la législation?

M. Magee: Je ne suis pas sûr de vouloir m'avancer sur cette question. Hypothétiquement, oui, nous allons dans ce sens. Mais j'aimerais revenir au premier point que j'ai soulevé. Il faut d'abord souligner qu'il s'agit d'une question très importante. Elle a été laissée en suspend pendant longtemps et nous aimerions qu'une solution soit trouvée. Il est inutile d'attendre et d'argumenter pendant encore de nombreux mois pour résoudre cette question. Il faut faire quelque chose maintenant de façon à s'assurer que l'économie de l'Ouest ne se trouvera pas dans une situation désastreuse.

Le vice-président: J'aimerais remercier les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens d'être venus témoigner ici.

Le président: Monsieur le président, avant que vous n'ajourniez la réunion, j'aimerais faire deux brèves annonces. D'abord, immédiatement après l'ajournement, il y aura une réunion de sous-comité.

Le président: Puis-je faire deux courts communiqués?

Une voix: Je vous en prie.

[Text]

The Chairman: One is that immediately following the adjournment there will be a subcommittee meeting. Second, the railroads will be appearing tomorrow. If any members of the committee would like to meet with our consultant group to discuss the briefs before the meeting I will see that this room is available at 8.30 a.m. The consultants, I take it, can be here?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Chairman. While we have a quorum present and before we adjourn this meeting, I would require a motion to authorize the payment of reasonable travelling and living expenses to be paid to Professor Clay Gilson and to Dr. Ed Tyrchniewicz who appeared before the standing committee today.

Mr. Dion: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: This meeting is now adjourned to the call of the Chair tomorrow morning. We will stay, those who have to be here, for the steering committee meeting. Thank you very much.

[Translation]

Le président: Le premier est qu'il y aura une réunion du sous-comité immédiatement après l'ajournement du présent comité. Deuxièmement, les représentants des chemins de fer viendront témoigner demain. Les membres du présent comité qui voudront rencontrer notre groupe de conseillers pour étudier les mémoires avant la réunion pourront le faire dans cette pièce à 8h30. Il va sans dire que les conseillers seront ici.

Le vice-président: Merci, monsieur le président. Pendant que nous avons encore le quorum et avant l'ajournement de cette réunion, je voudrais proposer l'autorisation du paiement de dépenses raisonnables de transport et de frais de subsistance au professeur Clay Gilson et au Dr Ed Tyrchniewicz qui ont témoigné aujourd'hui devant le comité permanent.

M. Dion: J'appuie la proposition.

La proposition est acceptée.

Le vice-président: La réunion est maintenant ajournée jusqu'à la convocation du comité demain matin. Ceux qui participent à la réunion du comité directeur sont priés de rester ici. Merci beaucoup.

APPENDIX "TRPT-51"

BRIEF OF THE CANADIAN CATTLEMEN'S ASSOCIATION
RELATIVE TO BILL C-155
THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT
PRESENTED JULY 1983

No single piece of federal agricultural legislation in the post war era has been of greater significance, or carries more far reaching implications for Canadian agriculture, than the Bill we are about to discuss today.

The Canadian Cattlemen's Association, therefore, has sought, and welcomes, this opportunity to comment upon this draft legislation. The issues before us, embodied in this Bill, are of vital concern to the future of the cattle and livestock industry in Canada, and, as the national association representative of cattle producers, we wish urgently to set our views before you as clearly as possible.

It would be naive to believe that anything we could say here would broaden this Committee's understanding of the issues. No piece of major legislation has received more detailed and exhaustive study and we could not, for example, enlarge upon or improve the clarity and thoroughness of the most recent study conducted by Dr. Clay Gilson and his committee of advisors and experts.

We take it as given that the Gilson report and its several recommendations are thoroughly understood.

Our concern is with the subsequent controversial decisions made in a heated political environment and it is our contention that the decision to pay the entire crow benefit to the railways is the most damaging, ill considered decision that could have been reached and is a decision that will devastate western livestock production and the western based processing and value added industry.

Let us, first of all, clarify our position. There are three basic elements that we consider important in addressing the Western Grain Transportation Policy.

1. Should the Crow's Nest Pass Agreement be revised or should the statutory status quo be preserved?
2. Should an historic "Crow Benefit" be recognized?
3. If a "Crow Benefit" is to be recognized, how should the benefit be paid?
 - a) To the grain producers?
 - b) To the railway carriers?

Our answers to each question are quite unequivocal.

1. We not only agree, but insist, that the time has long passed when certain fundamental adjustments should have been made to statutory grain transportation rates.

In this regard, we are firmly on the side of those, including the Federal Government, who believe that the problem had to be addressed and somehow resolved.

To those who wish to preserve a statutory rate and who allege that it was a permanent right enshrined in legislation, we would simply say that it is a policy which has outlived its once considerable usefulness.

In fact, the original, basic intent of the Crow's Nest Pass Agreement was, as a policy tool, to assist the opening and development of the prairies and, to that end, the policy was effective. It is interesting to recall the twin policies of specified rate reductions on settlers' effects and fixed rates on the off prairie movement of grain and flour. The reduced rates on settlers' effects have passed into history and the statutory crow rates are equally inappropriate today.

It is ludicrous that anyone would attempt to insist that rates set in statute in 1927 should be perpetuated today when the effective rate has fallen to less than 3% of the value of the product shipped.

Those who insist on preservation of the status quo make a mockery of the original intent of the legislation. It must be recalled that during the 1930's, and earlier, transportation rates approximated 20 to 25% of the value of the product. Those who

toiled to open the prairies to grain production never imagined that the artifice of inflation would confer benefits upon their sons and grandsons that were many multiples of the marginal benefits conferred when the policy was conceived.

A purely selfish desire to preserve an unearned benefit has run away with the reason of those who stridently advocate preservation of the status quo.

The original authors of the Crow's Nest Pass Agreement were wise men who sought a policy to enhance the development of the west. Wise they were and their policy worked. But, they were not foresighted enough to envision the development of a huge livestock industry in Western Canada or to discern clearly a link between the policy they made then and the modern shape of prairie agriculture today.

They started with nothing but faith and built a nation. We now have a clear choice to make. We can enshrine the Crow's Nest Pass Agreement as an untouchable piece of historic legislation and proceed to compromise the future development and diversification of prairie agriculture and the entire prairie economy. Or, we can have the wisdom to realize that the Crow's Nest Pass Agreement was a means to an end and the end envisioned was the development of the prairie economy. Therefore, if continued development is the goal, we must recognize that the Crow's Nest Pass Agreement has served its purpose well, but its usefulness has long since passed and the status quo is now an instrument that retards future development.

If we wish to further develop western agriculture, we will have to recognize that a highly developed livestock agriculture is vital to that development, not only to expand the horizons of prairie agriculture, but to foster an ecologically sound balance between prairie livestock and prairie grain production. We must strive also to develop an agricultural economy that maximizes further processing and value added so that our prairie agriculture base is not merely as a primary producer of raw products processed elsewhere.

Those who opt for the status quo appear motivated either by ignorance or the selfish pursuit of the artificial benefits an outdated policy now confers. The status quo may be popular, but it is not wise.

2. Does a Crow Benefit Exist?

There is no doubt that a considerable "crow benefit" does exist and has its origins in the artificially low grain transportation rates. This benefit arises because the low transportation rates have become a benefit which has been capitalized into land values. The estimate of the Crow benefit made by Gilson is 644.1 million dollars basis the 1981-82 crop year.

We agree that it is unrealistic that prairie grain growers be expected to quite suddenly bear this additional cost. The Gilson report recommended that cost increases from 1981-82 to 1991-92 be shared between the Federal Government and shippers in a manner that would gradually increase the shippers cost from 18.7% of railway revenue to 38.7% of railway revenue by 1991-92.

It was further recommended that the gross revenue shortfall be gradually shifted from payment of the whole part directly to the railways in 1982-83 to payment of 81% of the shortfall directly to grain producers by 1989-90.

Explicit in the Gilson proposals was the recommendation that for 1983-84 and 1985-86 cost increases be shared equally up to a maximum annual producer increase of 3% increase and would share equally with the Federal Government the next 3% increase to a maximum increase, therefore, of 4-1/2%.

Whereas the means to pay this increased tariff would be largely provided by the Crow benefit payable on a scale up basis to producers, we believe that the proposed solution was fair and equitable.

3. Pay the Railways vs Pay the Producer.

It is clear that the proposal to pay the railway creates a serious and increasing inequity between the grain producer on the one hand and the livestock industry and agricultural processing industry on the other.

Let us be clear about this and speak not only to this Committee, but to the Canadian people. The prairie region is an enormous agricultural resource. In that vast region 50% of total Canadian agricultural production occurs. The prairies produce 61% of Canada's total crops and about 35% of Canada's total livestock production.

Yet the explicit policy thrust of Bill C-155 is to perpetuate the present subsidy on the off prairie transportation of grain, while expecting livestock and livestock products, to pay the full cost of transportation for off prairie movement. Not only is this the policy thrust, but the diverging costs continue to build up an economic disincentive for prairie livestock production and agricultural processing on the prairies.

It is because we see neither justice, equity nor wisdom in this policy that we have prepared this brief.

We also want to tell Canadian taxpayers that the annual cost of this policy is \$25.00 per person. In return for that public support, it is virtually guaranteed that livestock production costs will also rise and this will contribute to higher livestock product prices than need exist under a more balanced policy. This policy plainly forces the public to subsidize the export movement of grain and in return to accept the inevitable consequence of higher food prices.

If the money were paid directly to the grain producers as Dr. Gilson recommended, and as we suggest, the disincentive to livestock production would disappear and taxpayers would receive a benefit for their public support of this policy.

The Prairie Livestock Industry

The prairie based livestock industry accounts for over 35% of total Canadian livestock production and prairie hog production accounts for 22% of the total Canadian hog production. Prairie cattle production accounts for 55% of total Canadian cattle production.

This livestock industry is at risk and has already suffered significant erosion over the past 12 years, since 1971, as the impact of statutory grain rates has begun to have an increasing impact.

Appendix 1 to this brief presents a table which we cannot afford to ignore or dismiss for it illustrates an ominous trend.

To summarize Appendix 1, we find the following trends since 1971-73.

- Prairie Livestock Production expressed as a percent of total Canadian farm cash receipts has declined from 20.7% to 17.2%
- Prairie cattle production has declined from 12.2% to 11.2% of total Canadian farm cash receipts.
- Prairie hog production has declined from 4.3% to 2.4% of total Canadian farm cash receipts.
- Prairie Livestock Production has declined from 43.8% to 34.0% of prairie farm cash receipts.
- Prairie Cattle Production has declined from 25.9% to 22.3% of prairie farm cash receipts.
- Prairie Hog Production has declined from 9.1% to 4.7% of prairie farm cash receipts.
- Prairie Livestock Production has declined from 36.0% to 33.8% of Canadian Livestock receipts.
- Prairie cattle production has risen from 54.1% to 55.5% of Canadian cattle production.
- Prairie hog production has declined from 42.4% to 25.2% of Canadian hog production.

These declining trends are ominous. The fact that prairie cattle production as a percent of Canadian cattle production has not declined merely reflects the fact that production has been swelled by a rapid and continuing rate of prairie herd attrition and also by the fact that the cattle industry, by its nature, takes longer to adjust. The fate of the prairie based hog industry should serve as a clear warning of the future fate of the cattle industry under the present and proposed policy.

Because the prairies is a surplus producer of livestock products, the prairies also contributes heavily to our export performance in the cattle industry. Canadian cattle and beef exports are one of the brighter spots in Canadian agriculture where, in 1982, we exported 9% of the dollar value of our production. Approximately 70% of this export flow originates on the prairies. It is, therefore, a retrograde step to institute a policy which will compromise our ability to produce and export increasing quantities of livestock and livestock products from the prairie region to the U.S.A. and other foreign markets.

The supreme irony is that the original intent of statutory rates was to ensure our capacity to export grain, yet the thrust of the present policy will retard our ability to even maintain present levels of livestock production.

Impact on Eastern Canada.

The Canadian Cattlemen's association is a national association and we would not advocate a policy that favoured one region at the expense of another.

In this regard, the strident and unreasoned objection to the Gilson proposals from Governmental and agricultural voices in Quebec need to be put in perspective.

No one could better describe the unfounded nature of the concerns expressed by Quebec interests than has already been done by the Honourable Andre Ouellet on May 13th in Hansard when he said that the objections raised by Quebec were grossly exaggerated and largely false. Mr. Ouellet went on to decry the lack of a pragmatic, sensible and objective debate on this issue.

It surpasses our understanding, therefore, to realize that despite the Government's belief that Quebec raised largely false alarms, the Government has capitulated to the combined pressure from the Quebec Government and the grain handling system in Western Canada.

It is understandable that a reasonable objection could be raised from any region or interest group who believed that the policy would confer an advantage upon another region in a competitive pursuit. The Gilson proposals would not, however, have conferred an advantage, but would have merely restored a long overdue measure of equity to western livestock producers. Livestock producers on the prairies do not seek an inbuilt advantage, they merely and reasonably insist on "four balls and three strikes" the same as everyone else. In short, they want access to locally produced grain and feedstuffs at prices that reflect market realities---not at prices distorted as they have been by Crow and as they will be by the present bill. It requires an unacceptable degree of selfishness for any region or interest group to insist that prairie livestock producers be required to face continued and increasing disadvantage in their own region simply because the restoration of equity might destroy the advantage that now flows to other regions.

Many Eastern cattlemen believe that a strong western cattle industry will be better able to move product into export markets and thus add strength to the total Canadian domestic market.

In this regard, the significance that neither the provincial government of Ontario nor the cattlemen of Ontario have raised the slightest objection to the Gilson proposals. The Ontario livestock industry is, by a wide margin, the largest in Canada surpassing Quebec by 36% (1982) and surpassing by a small margin 2.2% (1982) the entire livestock production of the prairie provinces. Yet Ontario, with the most at stake, respects the simple aspirations of their prairie livestock producer counterparts for equity of opportunity. Ontario appears prepared and unafraid to compete in the Canadian market and on a fair and equal footing.

It has, however, been argued occasionally by Honourable Jean-Luc Pepin, and others, that our concerns for the future of the livestock industry on the Prairies are groundless. Mr. Pepin has stated that the livestock industry will benefit from Bill C-155 because of the improvement of the transportation system and from the reduction of feed grain costs on the prairies. We strongly disagree.

First of all, as the transport system is improved a major constraint will be removed and the full force of the pricing inequity will be felt more directly and more constantly. Second, we see no way under the present proposal that the cost of feed grains will decline and, indeed, our motive is not to see lower feed grain prices.

Resolving a Three Sided Problem.

In reality, there are at least three sides to the present problem.

1. There is the need to improve the transportation infrastructure.
2. There is a need to challenge and thereby improve the grain handling system.
3. There is a need to fairly treat the prairie based livestock industry and the prairie based processing industry.

Bill C-155 addresses only the first problem, accomplishes nothing at all insofar as the second problem is concerned and actually institutionalizes inequity insofar as livestock production and processing in the prairies is concerned.

The Gilson proposal is elegant in that it simultaneously addresses and resolves all three problems. The pay the producer option will generate the funds to allow railways to upgrade their system. It will fairly

challenge the prairie grain handling system and it will restore equity to livestock production and agricultural processing.

Give Grain Producers A Choice

A new and compelling idea has recently emerged in the aftermath of the Government's capitulation on the Gilson proposals. It has been proposed that grain producers themselves be given the choice as to whether they wish to see their individual portion of the Crow benefit paid directly to them or to the railways.

We strongly support this proposal and can see nothing more fair or reasonable than to allow producers themselves to choose. Moreover, we believe that this proposal is technically and administratively feasible.

Concerns have been raised that this option might somehow dilute the impact of the Crow benefit upon the transportation system. We dispute this and, in fact, are sure that prairie agriculture would benefit through the restoration of equity to the livestock and processing industry.

It must be recalled that the Government raised no concerns about dilution when the Gilson proposals were first made, but rather capitulated to the groundless allegations from Quebec and the vested interests of some parts of the grain handling system on the prairies.

The idea of letting producers choose is viable and inherently democratic.

Conclusion:

This Bill represents a most important moment in the development of Canadian agricultural policy. It is a moment as full of opportunity and hope as was the case when the Crow's Nest Pass Agreement was first forged.

We honour the wisdom and foresight of the courageous leaders who saw the need for western agricultural development and wisely chose a policy designed to do just that.

But, in 1897 there was no livestock industry of any size on the prairies and the present linkages between livestock and grain production did not exist and could not be foretold.

Today, we who shape and debate policy have more knowledge and more understanding. We can, if we wish, recapture the spirit and intent of the 1897 agreement and can continue to build and develop our prairie agriculture. Or, we can extract from the past experience the false idea that the essential purpose was merely to assist the export oriented grain industry at the expense of the livestock and processing industry with no regard for the broadening of our agricultural base.

We cannot in future years claim ignorance of the consequences. We are better informed today than ever before. The question is are we as wise?

Respectfully submitted by
The Canadian Cattlemen's Assoc.

APPENDIX IEROSION OF PRAIRIE LIVESTOCK INDUSTRY

Percent of Farm Cash Receipts

Source: Stats Canada Farm Cash Receipts 21-001

	1971-1973	1974-1979	1980-1982
1. <u>Prairie Livestock Receipts</u> Canadian Farm Cash Receipts	20.7	18.3	17.2
2. <u>Prairie Cattle & Calf Receipts</u> Canadian Farm Cash Receipts	12.2	13.5	11.2
3. <u>Prairie Hog Receipts</u> Canadian Farm Cash Receipts	4.3	2.7	2.4
4. <u>Prairie Livestock Receipts</u> Prairie Farm Cash Receipts	43.8	36.3	34.0
5. <u>Prairie Cattle & Calf Receipts</u> Prairie Farm Cash Receipts	25.9	22.6	22.3
6. <u>Prairie Hog Receipts</u> Prairie Farm Cash Receipts	9.1	5.4	4.7
7. <u>Prairie Livestock Cash Receipts</u> Canadian Livestock Cash Receipts	36.0	35.8	33.8
8. <u>Prairie Cattle & Calf Receipts</u> Canadian Cattle & Calf Receipts	54.1	54.8	55.5
9. <u>Prairie Hog Receipts</u> Canadian Hog Receipts	42.4	31.1	25.2

APPENDIX "TRPT-52"

SUMMARY OF POSITION

ON BEHALF OF THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY

CONCERNING BILL C-155

AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION,
SHIPPING AND HANDLING OF WESTERN GRAIN

TO THE

PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

INTRODUCTION

This submission summarizes, extends and emphasizes aspects of CTA's initial submission of May 1983. Joining with CTA are seven provincial and regional affiliate members, including:

Atlantic Provinces Trucking Association
Association du Camionnage du Québec
Ontario Trucking Association
Manitoba Trucking Association
Saskatchewan Trucking Association
Alberta Trucking Association
British Columbia Motor Transport Association

SUMMARY OF CONCERNS

While Canadian Trucking Association accepts the need for change in the Crow position, it remains fundamentally opposed to the government's decision to reverse its position on "pay-the-producer" as recommended by the Gilson Commission. We take this position for the following reasons:

1. Lost Opportunity to Prairie Truckers

As pointed out in CTA's initial submission, truckers have had considerable experience in moving Prairie crops including moving volumes of export grain where it was demonstrated that trucks can play a significant role by improving the efficiency and flexibility of the grain collection and delivery system. To deny shippers the option of using their own vehicles or commercial trucks in the collection system is to guarantee continuation of fundamental inefficiencies in the system thereby virtually ensuring an ever-increasing cost burden to both producers and taxpayers.

2. Loss of Existing Business by Prairie Truckers

Schedule 1 to Bill C-155 adds a list of specialty crops grown on the Prairies to the grains previously subject to the Crow rate. Some of these crops were hauled by truckers on the Prairies. C-155 is blatantly discriminatory in adding such crops to those entitled to the unilateral rail subsidy. This is a complete rejection of the "equal treatment" principle enshrined in Sec. 3 of the National Transportation Act and will result in loss of business or depressed rates.

3. Implications for Trucking Due to Impact on the Prairie Cattle and Meat Packing Industries

The Alberta Department of Agriculture estimates that elimination of the pay-the-producer clause in C-155 will cost the Alberta livestock and meat packing industries up to \$2 billion in lost opportunity benefits and added cost between now and 1990. To the extent that the western cattle and meat packing industries are hurt as a result of C-155, so too will the trucking industry be damaged in an area that is critical to the maintenance of trans-continental inter-modal competition between rail and truck in serving the national economy. Refrigerated beef constitutes the single most important commodity movement for truckers operating West to East.

There is a strong Quebec connection with respect to this concern since, according to the Quebec Department of Agriculture, at least 75 percent of beef consumption in the province is imported and that largely from Western Canada. Furthermore, according to the Report of the Commission of Inquiry Into Marketing of Beef and Veal in 1976 (the MacKenzie Commission), Quebecers historically consume more beef per capita than in any other region of the country.

Failure to include the option for "paying-the-producer" means the cost disparity to western cattlemen will continue to make the cost of production of western beef higher than necessary. Since there is little chance of the Province of Quebec becoming self-sufficient in beef production, the average Quebec consumer should have as much interest in Bill C-155 as Quebec hog producers. To the extent that retention of the pay-the-producer principle would lower the cost and improve the efficiency of western cattle production, it should be of immediate and direct benefit to every consumer.

With respect to hog production, we are not in a position to judge whether there would be a significant impact on eastern producers if pay-the-producer is included. On that score, all we can say is that pork does not travel nearly as well as beef over distance. However, there is the widely publicized commitment made by the federal government to Quebec agricultural producers to the effect that studies indicate there will be no significant impact and that the government is prepared to intervene to help Quebec producers if they are hurt. It is a pity that nobody seems to take such assurances seriously because the alternative is to do serious damage to the national transportation infrastructure, among other things.

4. Denial of the National Transportation Policy Principle of Equal Treatment

After much study and with great fanfare, the federal government adopted a comprehensive new National Transportation Policy in 1967. That policy was based on the fundamental principle that, wherever possible, inter-modal competition should regulate modal share of traffic. By and large, that principle has worked exceedingly well in those areas where it was viable. Nowhere has this proven to be more true than in the transportation of agricultural products. The principle of equal treatment is set out in the National Transportation Act in the following words:

"National Transportation Policy

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

(a) regulations of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;

. . . .

(d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of the operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

. . .

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of so much of these objectives as fall within the purview of subject matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation. 1966-67, c.69, s.1".

By and large, the federal government has honoured that principle since 1967. It was the equal treatment principle which finally persuaded the government to introduce the Atlantic Freight Assistance Act which provided an equal subsidy to trucking in the Atlantic Region as had been provided to the railways under the Maritime Freight Rate Act. The only area where it has not been honoured is payment of direct and indirect subsidies to crown corporation transportation companies.

Elimination of the pay-the-producer concept is totally at variance with the requirements of the National Transportation Policy of Canada.

CONCLUSION

Bill C-155 is a disaster for the Canadian trucking industry which, measured by revenues, is the major freight transportation mode representing some 12,000 businesses. Possibly the most direct impact will be felt on the Prairies but the longer range implications will impact on virtually every trucking company in Canada. There is nothing as dead as a principle that has been deliberately abandoned. The timing of this could not be worse; the trucking industry has suffered the ravages of inflation and then recession less well than most industries due to excessive levels of competition. Coupled with the prospect of continental rationalization of the transportation system affecting air, rail and especially trucking due to spill-over implications of U.S. deregulation, it could not have happened at a worse time.

CTA and its provincial affiliates urge the Parliamentary Standing Committee on Transport to take these views and concerns under serious consideration. Surely reasonable protection can be afforded to a few hundred hog producers in Eastern Canada without tearing-up the National Transportation Policy. All we are asking is that the producer be given freedom of choice in selecting the mode of transport. In seeking a solution to one historic transportation problem the government has created another, and perhaps even more fundamental, problem for the national transportation system.

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATION
ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE

July 1983

SUBMISSION

ON BEHALF OF THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY

CONCERNING BILL C-155

AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION,
SHIPPING AND HANDLING OF WESTERN GRAIN

TO THE

PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

INTRODUCTION

Canadian Trucking Association is a federation of seven regional and provincial trucking associations. Joining with Canadian Trucking Association in this submission are:

Alberta Trucking Association
Saskatchewan Trucking Association
Manitoba Trucking Association

The three Prairie trucking associations have approximately 620 carrier members. For-hire trucking on the Prairies presently generates operating revenue in excess of \$1.3 billion.¹ Prairie truckers live in the communities where they work and purchase their vehicles and have them maintained and serviced in the same communities. The trucking industry in Western Canada is an integral part of a national industry that generates in excess of \$6 billion in revenue annually and accounts for approximately 45% of the total freight revenue dollar earned by all modes of transport.

¹ Stat Can Origin and Destination
Study 1980

BACKGROUND

Prairie truckers are no strangers to the grain hauling business. From the time the first trucks replaced the horse and wagon, commercial truckers have participated along with farmer owned vehicles in moving grain. At the present time farm and commercial trucks participate extensively in the movement of non-Wheat Board grains. In the past, trucks have been involved in long-haul movement of certain grains to the Pacific Coast or to the Lakehead to supplement rail capacity when the system is under pressure.

During the 1974/75 crisis, Prairie truckers were contracted by the Wheat Board to move several million bushels of grain. At the time, an experiment was carried out at the Lethbridge inland terminal whereby rail hopper cars were used in unit train configurations for loading at the inland terminal with trucks doing most of the collection from the country elevators. The results of this experiment showed that the turn-around time for hopper cars used in the unit train configuration to the Pacific Coast was seven days compared to a twenty-one day average turn-around time when said cars were used to collect grain on the branchline block system.

Except for the 1974/75 period, commercial carriers have not participated to any extent in the collection of export grains because the Crow rate was maintained at such a low level.

Canadian Trucking Association and its Prairie affiliates have maintained a close watch on various studies relating to modernizing the western grain transportation system. Prairie truckers made submissions to the Gilson Inquiry and participated in follow-up discussions at various levels. The 'for-hire' trucking industry supported the Gilson recommendations. We also endorsed the federal government recommendations stemming from the Gilson Inquiry contained in the Western Transportation Initiative package. In particular, truckers favoured the recommendation to go part way in adopting the Gilson recommendation of shifting subsidy payments from the railways to the producer over three years up to fifty percent (50%) of the total payment with the position subject to review thereafter. The trucking industry's reasons for endorsing Gilson and the original government proposals include:

- Experience during 1974/75 and in hauling Wheat Board grains convinced truckers that, with the equipment available to the industry today, export grains can be moved in quantity by truck efficiently. Greater utilization of trucks to complement rail results in much greater efficiency in the entire grain collection and transportation system in such areas as:
 - Faster turn-around time of rail equipment

- Savings in expenditure in upgrading branchlines
 - Flexibility of trucks in moving the kind of grain required from country elevators to mainline elevators or terminals to meet peak service demand at export terminals
 - A more efficient grain collection system moves more grain, thereby lowering the farm inventory and improving the producer's cash-flow position.
- Greater use of trucks would provide more, not fewer, jobs in Prairie communities since vehicles are purchased and serviced in those communities with drivers and mechanics living in said communities.
 - Experience suggests that in the majority of cases it is easier to move grain from country elevators to mainline elevators rather than direct pick-up from farms. In that respect the industry would provide whatever assurances required to guarantee continued use of country elevators.
 - Trucks provide the essential flexibility in the collection system to move the right kind of grains to railhead in order to meet particular service requirements for customers at Thunder Bay or Tidewater. This not only enhances turn-around time of rail equipment, meaning lower capital investment, but helps to eliminate demurrage costs for ocean shipping and generally boosts Canada's reputation as a reliable supplier.

With respect to the claims we make for improving the grain collection system, it is appropriate to recount that in the United States where physical similarities with the Canadian grain collection and transportation system far outweigh the differences, and where there is no artificial modal bias, trucks play a major role in grain transportation and not just on the collection system. The following table of grain shipments by mode between 1975 and 1982 illustrates the point. The competition in transporting grain between rail and truck is intense.

GRAIN SHIPMENTS, PERCENTAGES BY MODE, 1975 TO 1982

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975
Trucks	38.7	41.4	30.0	45.9	43.1	45.0	42.3	46.1
Railroads	39.2	39.5	48.9	37.6	39.0	37.1	41.9	41.3
Barges	22.1	19.1	21.1	16.5	17.9	17.9	15.8	12.6

("Overdrive" 1983)

MYTHS AND SHIBBOLETHS OF CROW

1. The Sanctity of the Crow Rate

It is alleged on behalf of the pools and certain farm groups that the Crowsnest Pass Agreement of 1897 created a sacred trust between the railways, government and the Prairie farmer. The truth is that the agreement of 1897 applied only to CPR and called for a reduction in the transportation costs for moving grain from Prairie points to the Lakehead of 3¢ per hundred pounds. As a result of this reduction, rates for hauling export grain fell by between ten percent to eighteen percent (10%-18%) from the previous CPR rail rate.²

In 1925, following a period of an on and off application of the Crow agreement, the original deal was sanctified by legislation in a manner that did not allow any adjustment for future inflation which has led to the current critical impasse where producers are paying only twenty percent (20%) of the transportation cost of moving grain and an even more infinitesimal portion of the true cost of moving grains off of branchlines.

Whatever the sanctity of the deal in 1897 between the government, the original producers and the CPR, it is beyond comprehension that the parties could have intended that the benefit should be four to five times greater for producers three-quarters of a century later than for the original beneficiaries. In 1897 there was no competitive alternative to rail. Today there is and the preferred mode of freight transportation in almost every sector is still shut off by Bill C-155.

2. Detriment to Rural Communities in the West

It is argued by those who feel there should be no change in Crow that any change will destroy rural communities and especially if pay-the-producer is followed. Usually this argument is based on the contention that country elevators will be closed. The fact is that the pools have their own branchline and country elevator rationalization program. Not only has the number of licensed primary elevator points dropped fairly dramatically, but currently fifty percent (50%) of the grain handled is received by twenty percent (20%) of the delivery points. Rationalization has been taking place for a long time.

A pay-the-producer solution would not necessarily accelerate this process as far as commercial trucks are concerned. If it happened at all, it

²Royal Commission on Transportation, Vol. III -
Statutory Grain Rates by E.P. Reed, P. 372

would be because the producers took advantage of the situation to bypass country elevators by hauling their own grain longer distances on larger trucks. The pools can hardly claim to be protecting the interests of the producers if that happened.

Further use of trucks in the collection system would enhance, rather than diminish, commercial activity in rural communities.

3. Pay-the-Producer Would Put Farmers at the Mercy of the Railways

We do not believe that such a thing would result at all. It was never intended that one hundred percent (100%) of the subsidy be paid to the producer leaving government, or a government agency, in a strong position to monitor and control railway practices in future legislated safeguards. Furthermore, rationalization of the system with greater use of trucks on branchlines would allow the rail system to be modernized and made more efficient at lower cost. Only through rationalization in the grain collection system will it be possible to overcome the built-in cost escalation that is otherwise inevitable. In addition, provincial governments have all the necessary means at their disposal to regulate and control truck competition to ensure it remains adequate and competitive.

THE CHANGE IN GOVERNMENT POLICY

The announcement by the federal Transport Minister that a key plank in the Grain Transportation Initiative was to be removed in response to "political" reality came as a tremendous blow to Prairie truckers who were looking forward to the opportunity to provide better and more efficient service to producers. The policy change dooms the grain collection system to increasing inefficiency, the cost of which will have to be absorbed by the Canadian taxpayer and producers for possibly another eighty years. The opportunity to bring the grain transportation system from the 19th to the 21st Century is lost.

The change in policy does two other things to truckers. It ensures maximum pay-through of government subsidy monies to the railways and increases the potential for some of that subsidy benefit being diverted to cross-subsidize other competitive rail/truck traffic in future. Also, the announced intention to bring specialty crops under the rail subsidy program to prevent distortion in the kind of crops farmers grow means a loss of business or at least depressed prices for truckers who already successfully compete in moving those specialty crops.

Bill C-155 is unfair to a lot of truckers in the Prairies who have developed reliable service through hard work. It is also completely at odds with the National Transportation Policy of Canada contained in Section 3 of the National Transportation Act of 1967 calling for "equal treatment" between modes. So much for Ottawa's commitment to an efficient transportation system making the best use of each mode.

Truckers understand better than most that there is a regional political reality that determines national affairs. At the same time, when the government is seen to cave-in to perceived concerns after rigorously denying their validity (See Schedule A) and after providing reasonable assurances to those who have supposedly benefited under the artificial price, there is not much hope for a rational industrial strategy in the economy at any level.

The government's program now is based on retention of inefficiency for possibly our most important export commodity. It is a policy embedded in quicksand and can be frustrated at any time by the intervention of Prairie provinces to provide an equal benefit to their livestock producers. If that should happen, what does the federal government do next - grant a direct subsidy to eastern livestock producers in an attempt to restore the disincentive to the west and, if that, where does it end?

The approach is bereft of merit except from the standpoint of nudging the railways to begin repairing decades of neglect in improving the western railway system to meet the requirements of other export industries. It does nothing to improve efficiency in the grain transportation system.

CONCLUSIONS

Until the recent announcement of the change in the Western Transportation Policy package, the trucking industry was looking forward to supporting the legislation. The opportunity provided for greater participation by truckers in developing a more efficient grain transportation system would have benefited everyone. As a result, CTA and its Prairie members have no alternative now but to oppose the package in its entirety.

Not only do the amended proposals eliminate truckers from greater participation, but the ill-considered proposals to rush in with the subsidy for specialty crops will be immediately detrimental. Unless the policy now proposed is frustrated by provincial action, the prospect is that it will destroy whatever potential there is for developing the meat packing industry in Western Canada.

The legislation is discriminatory in a transportation sense as well as the economic sense and will perpetuate inefficiencies in the grain transportation system. It is the wrong policy for the wrong reasons implemented at the worst possible time.

EPILOGUE

There is one thing the government can do in the circumstances to minimize the concern of truckers in Western Canada. That is to give the industry a seat at the table as a member of the Senior Grain Transportation Committee pursuant to Section 3 of the Bill. Nobody could be more determined in seeing that subsidy monies given to the railways are spent to the last cent in capital improvements to upgrade the system and not to cross-subsidize rail/truck competitive traffic.

ALL OF WHICH IS RESPECTFULLY SUBMITTED

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATION
ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE
MANITOBA TRUCKING ASSOCIATION
SASKATCHEWAN TRUCKING ASSOCIATION
ALBERTA TRUCKING ASSOCIATION

May, 1983

APPENDIX "TRPT-53"

The Canadian L'Association
Manufacturers' des manufacturiers
Association canadiens

Submission of
THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
To
The House of Commons Transportation Committee
On
Bill C-155
Western Grain Transportation Act

July 1983

THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION

WHAT IT IS

The Canadian Manufacturers' Association is the spokesman for manufacturers of every size and kind across Canada. About 75% of all the goods made in Canada are produced by CMA member companies.

PURPOSE

To undertake studies of manufacturers' opportunities and problems both domestic and international and propose courses of action.

To present the views of manufacturing industry to governments.

To communicate to Canadians the importance of a healthy and growing manufacturing industry.

To provide manufacturers with information services essential to their day-to-day operations.

To provide liaison with associations of manufacturers in other countries directly and through international organizations.

HOW IT WORKS

The CMA is structured nationally, provincially and locally. The Association's seven regional Divisions and 33 local Branches may deal finally with matters that lie purely within their respective jurisdictions, and their elected representatives participate fully in the national body's policy making.

CMA policies and views are the product of committees made up of acknowledged leaders and experts from member companies. They bring to CMA practical experience in the successful operation of manufacturing enterprises. These committees are assisted by a full-time staff of more than 100, including well recognized professionals working from nine offices across Canada.

L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

RÔLE

L'Association des manufacturiers canadiens est le porte-parole des entreprises manufacturières implantées partout au Canada, quels que soient leur taille et leur genre. Environ 75 pour cent de tous les biens fabriqués au Canada sont produits par les sociétés membres de l'AMC.

OBJECTIFS

Effectuer des études tant sur les occasions d'affaires que sur les problèmes qui se présentent aux manufacturiers aux niveaux national et international et proposer des plans d'action.

Exposer les vues du secteur manufacturier aux gouvernements.

Sensibiliser les Canadiens à l'importance d'une industrie manufacturière saine et florissante.

Fournir aux fabricants les services d'information essentiels à leurs activités quotidiennes.

Servir de lien, soit directement, soit par le truchement d'organismes internationaux, avec les associations de fabricants des autres pays.

FONCTIONNEMENT

L'Association est structurée sur les plans national, provincial et local. Ses sept Divisions régionales et ses 33 Sections locales sont habilitées à traiter de façon définitive des questions qui relèvent exclusivement de leur juridiction respective; leurs représentants élus participent pleinement à l'élaboration des politiques de l'organisme national.

Les politiques et les vues de l'AMC sont le fruit du travail de comités composés de chefs de file et de spécialistes renommés au service des sociétés membres. Ceux-ci font profiter l'AMC de leur expérience pratique dans l'exploitation fructueuse d'entreprises manufacturières. Ils sont assistés par un personnel à plein temps de plus de 100 personnes et qui comprend d'éminents membres des professions libérales dans neuf bureaux situés dans les diverses régions canadiennes.

Submission of
THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
To
The House of Commons Transportation Committee
On
Bill C-155
Western Grain Transportation Act
July 1983

Canadian manufacturers depend heavily on the railway system to move essential raw materials and provide efficient delivery of manufactured products. It is for this reason that The Canadian Manufacturers' Association has been a principal force in the effort to reach a comprehensive, long-term resolution of the Crowsnest freight rate issue.

Canada depends on the western transportation system to sustain the vital flow of products through west coast ports to foreign markets. The emergence of the Pacific rim as a major market has increased the importance of the railway system. Most of this traffic is in bulk commodities which are the backbone of the western Canadian economy, namely, coal, grain, potash, petrochemicals, forest products and sulphur. These products contribute significantly to the Canadian economy providing thousands of jobs, stimulating industrial development and earning foreign exchange. Sales of these products cannot be maintained without an efficient railway transportation system capable of meeting the increasing demand for these products.

It has been recognized for several years that the increasing demands on the system would result in a crisis of capacity. Indeed, the railways in 1980/81 actually operated above theoretical capacity and were warning users that rationing would have to be instituted if there was a further increase in traffic. But for the economic recession that started in the summer of

1981, we would by all accounts be in this situation today. The recession has given us a reprieve but the problem of increased demand on the system remains with us and must be solved.

The railways cannot continue to bear the unrealistic financial burden imposed upon by the Crow rate. The MacPherson Royal Commission established that the railways ceased to recover the full cost of transporting grain moving under Statutory Rates during the 1950's. The losses continue to escalate and this burden is now shared by all other railway users. Attempts have been made by the government to mitigate these losses through the purchase of railway hopper cars and by subsidizing the maintenance of prairie branch lines. However, these interim measures have not stemmed the rapid losses experienced by the railways for grain movement. Railways as a result have had to defer necessary investment in increased plant and equipment as well as improved technology until such time as compensatory rates can be charged for all commodities. In order to provide for the increasing demands on the system, the railways must generate sufficient funds, either from internal sources, borrowing on the equity markets or from a combination of both. Given the current situation where 20 per cent of the railway workload is carried at about 18 per cent of cost and generates less than 4 per cent of revenue, the railways cannot obtain the required investment financing. Clearly, the 86 year-old Crow rate is impeding the development of an efficient, capable railway system and endangering Canada's reputation as a reliable export supplier.

Without a change in the Crow there will be a serious loss of investment opportunities in Western Canadian resource, agriculture, manufacturing and service industries. Literally billions of dollars of investment capital is dependent upon railway development. The viability of several mega projects depends upon the parallel development of major railway infrastructure projects. Expenditures now to upgrade the system will provide a much needed stimulus to economic recovery not just in the West, but across Canada. The alternative is to remain with an inefficient system that in the near future will be unable to meet the demands placed upon it.

The benefits of resolving the Crow are many and will affect every region of Canada. With higher grain transportation rates, the railways will invest \$16.5 billion directly over the next decade, 375,000 person years of employment will be created and additional industrial sales will total \$34.8 billion. The railway investment will provide an efficient low-cost transportation system with adequate capacity to meet future needs. Exporters and their customers will be assured of being able to meet delivery commitments. The grain handling system will be modernized, eliminating the bottle-necks that result in delays and extra costs. The West will see agricultural diversification and the development of process industries. The economic benefits will spread across Canada from rail car suppliers in Nova Scotia to material suppliers in British Columbia.

The National Transportation Act is based on the sound philosophy that a competitive transportation system operating in a free market environment will make appropriate investment in order to respond to transportation demands.

This philosophy assures that all commodities pay a market price for the service they demand so that each commodity will utilize the transportation mode or combination of modes which most exactly meet its requirements in terms of price and service. Carrier service will be sustained because carrier investment will be attracted to facilities and equipment which will provide the best possible return. We believe the time has come to recognize this fundamental principle and apply it to the movement of grain. It is essential that a market-oriented commercial freight rate structure exist for all commodities demanding transportation. Non-grain commodities can not continue to subsidize the movement of grain on such a massive scale without jeopardizing their cost competitiveness.

The Crow is more than a western agricultural issue. It is a national issue affecting our members and all others who rely on the railways. The CMA has given strong support to resolving the Crow but declined to enter the debate regarding the best method of apportioning the additional transportation cost, the Crow gap. We recognize the Association does not have the direct experience to adequately judge the alternatives. However, adopting the optional payment formula appears to us to be a satisfactory solution for the western grain farmers and in our view should be seriously considered.

The importance of this Bill cannot be overstated. It will determine the course of economic growth for the next decade. The CMA urges that it be passed as soon as possible.

APPENDICE "TRPT-51"
MÉMOIRE DE LA CANADIAN CATTLEMEN'S ASSOCIATION
CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155,
LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST
PRÉSENTÉE EN JUILLET 1983

Aucune mesure agricole adoptée par le gouvernement fédéral depuis la guerre n'a revêtu autant d'importance ou n'a de conséquences d'aussi longue portée pour l'agriculture canadienne que le projet de loi dont nous allons discuter aujourd'hui.

La Canadian Cattlemen's Association avait demandé à faire connaître ses commentaires sur ce projet de loi et c'est avec joie que nous accueillons l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui. Les questions abordées dans ce projet de loi sont d'importance vitale pour l'avenir de l'élevage au Canada, et comme association nationale représentant les éleveurs, nous tenons instamment à faire connaître notre point de vue, aussi clairement que possible.

Nous ne sommes pas naïfs au point de croire que nous puissions ajouter quoi que ce soit qui puisse aider le comité à mieux comprendre la question. Aucune mesure législative importante n'a été étudiée aussi à fond et nous ne pourrions, par exemple, rien ajouter qui puisse éclaircir ou compléter la dernière étude que vient de terminer M. Clay Gilson et son comité de conseillers et d'experts.

Nous prenons pour acquis que le rapport Gilson et toutes ses recommandations sont bien compris.

Nous nous inquiétons surtout des décisions controversées qui ont été prises

plus tard, dans une atmosphère politique surchauffée, et nous voulons démontrer que la décision de verser l'intégralité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer en est une des plus malencontreuse et mal avisée qu'on ait pu prendre et qu'elle aura un effet néfaste sur l'élevage et l'industrie de transformation de l'Ouest.

D'abord, commençons par bien préciser notre position. Trois éléments fondamentaux nous semblent importants dans l'examen de la politique du transport du grain de l'Ouest.

1. L'Accord de la Passe du Nid-de-Corbeau doit-il être révisé ou devrait-on maintenir le statu quo?
2. Devrait-on reconnaître l'existence d'une "subvention du Nid-de-Corbeau" historique?
3. Si on reconnaît une "subvention du Nid-de-Corbeau", comment devrait-elle être versée?
 - a) Aux céréaliculteurs?
 - b) Aux transporteurs ferroviaires?

Nos réponses à chaque question sont sans équivoque.

1. Nous sommes absolument persuadés qu'il y a longtemps qu'on aurait dû apporter certaines modifications fondamentales aux tarifs statutaires de transport du grain.

A ce propos, nous appuyons fermement ceux qui - notamment le gouvernement fédéral - croient qu'il faut s'attaquer au problème et lui trouver une solution.

A ceux qui voudraient conserver le tarif statutaire sous prétexte que c'est un droit permanent consacré par la loi, nous disons simplement que c'est une politique maintenant dépassée, même si elle a été très utile.

En fait, la première intention de l'Accord du Nid-de-Corbeau était d'en faire un instrument politique pouvant servir à faciliter la colonisation et la mise en valeur des Prairies, et cette politique a permis d'atteindre les résultats escomptés. Il est intéressant de rappeler les deux politiques jumelles de réductions spécifiques de tarif pour les biens des colons et les tarifs fixes s'appliquant au transport du grain et de la farine venant des Prairies. Les tarifs réduits prévus pour les biens des colons sont devenus chose du passé et les tarifs statutaires du Nid-de-Corbeau sont tout aussi dépassés, aujourd'hui.

Il est ridicule de prétendre que des tarifs établis en 1927 doivent être maintenus aujourd'hui alors que le taux réel est tombé à moins de 3 pour cent de la valeur du produit expédié.

Ceux qui tiennent à conserver le statu quo trahissent l'intention première de la loi. Il ne faut pas oublier qu'au cours des années 30, et avant, les tarifs de transport équivalaient à 20 ou 25 pour cent de la valeur du produit.

Les défricheurs des Prairies n'ont jamais pu imaginer que par un effet artificiel de l'inflation, leurs fils et leurs petits-fils bénéficieraient d'avantages équivalents à plusieurs fois ceux qui leur avaient été accordés au moment de la conception de la politique.

Ce n'est qu'un désir strictement égoïste de conserver un avantage non mérité qui a obnubilé le jugement de ceux qui préconisent avec véhémence le maintien du statu quo.

Les auteurs du premier Accord de la Passe du Nid-de-Corbeau étaient des hommes avisés qui voulaient adopter une politique favorisant le développement de l'Ouest. C'était des hommes avisés et leur politique a donné les résultats escomptés. Cependant, ils ne pouvaient anticiper le développement de l'énorme secteur de l'élevage dans l'Ouest ni prévoir un lien entre la politique qu'ils établissaient et la forme moderne qu'a revêtu aujourd'hui l'agriculture des Prairies. Nous sommes maintenant placés devant un choix. Nous pouvons institutionnaliser l'Accord de la Passe du Nid-de-Corbeau comme une loi historique immuable, et compromettre ainsi le développement et la diversification de l'agriculture des Prairies ainsi que toute l'économie de cette région. D'autre part, nous pouvons nous montrer assez sensés pour admettre que l'Accord de la Passe du Nid-de-Corbeau n'était qu'un moyen d'arriver à une fin, laquelle était le développement de l'économie des Prairies. Par conséquent, si l'objectif est la poursuite de ce développement, nous devons reconnaître que l'Accord de la passe du Nid-de-Corbeau a donné les résultats escomptés mais qu'il y a longtemps qu'il ne sert plus à rien et que le statu quo ne peut maintenant que retarder le développement à venir.

Si nous voulons poursuivre le développement de l'agriculture de l'Ouest, il nous faudra reconnaître que l'élevage est d'importance vitale non seulement pour élargir les horizons de l'agriculture des Prairies mais aussi pour établir un équilibre écologique sain entre l'élevage et la production de grain. Nous devons aussi tâcher d'arriver à une économie agricole qui fasse la plus grande part possible à l'industrie de transformation et que les Prairies ne soient pas uniquement un producteur de matières premières transformées ailleurs.

Ceux qui choisissent le statu quo semblent motivés soit par l'ignorance soit par la poursuite égoïste d'avantages artificiels qu'une politique désuète leur confère maintenant. La politique du statu quo est peut-être populaire, mais elle est mal avisée.

2. Existe-t-il une subvention du Nid-de-Corbeau?

Il ne fait aucun doute qu'il existe une "subvention du Nid-de-Corbeau" considérable due à des tarifs de transport du grain artificiellement bas. Cet avantage vient de ce que les bas tarifs de transport sont devenus un avantage capitalisé dans la valeur des terres. En se fondant sur la campagne annuelle de 1981-1982, Gilson a évalué la subvention du Nid-de-Corbeau à 644,1 millions de dollars.

Nous convenons qu'il serait peu réaliste de s'attendre que les céréaliculteurs des Prairies puissent soudainement supporter cette charge supplémentaire. On recommande dans le rapport Gilson que les hausses de coût s'échelonnant de 1981-1982 à 1991-1992 soient partagées par le

gouvernement fédéral et les expéditeurs d'une façon qui augmente graduellement la part des expéditeurs qui passerait de 18,5 pour cent à 38,7 pour cent des recettes des chemins de fer d'ici 1991-1992.

On recommandait également que l'appoint des recettes brutes soit graduellement transférée du versement direct de la part entière aux chemins de fer en 1982-1983 au versement direct aux céréaliculteurs de 81 pour cent de l'appoint en 1989-1990.

Dans les propositions du rapport Gilson on recommandait explicitement que pour les années 1983-1984 et 1985-1986 les hausses de coût soient partagées à part égale jusqu'à un maximum annuel de 3 pour cent pour ce qui est de l'augmentation du céréaliculteur et que les trois points de pourcentage suivants soient partagés également avec le gouvernement fédéral, ce qui signifie en fait une augmentation maximale de 4,5 pour cent.

Comme la subvention du Nid-de-Corbeau versée aux céréaliculteurs irait en augmentant et leur fournirait en grande partie les moyens de payer ce tarif plus élevé nous croyons que la solution proposée était juste et équitable.

3. Subventionner les chemins de fer ou le producteur?

Il va de soi que la proposition de subventionner les chemins de fer crée un déséquilibre grave et de plus en plus important entre le céréaliculteur d'une part et les secteurs de l'élevage et de la transformation de l'autre.

Soyons clairs, en nous adressant non seulement au comité mais à la

population canadienne. La région des Prairies représente de vastes richesses agricoles. La moitié de toute la production agricole du Canada vient de cette région. La production agricole des Prairies représente 61 pour cent de celle de tout le Canada et son élevage 35 pour cent.

Pourtant, l'élément essentiel de la politique du projet de loi C-155 vise clairement à perpétuer la subvention acutelle, accordée pour le transport du grain à l'extérieur des Prairies, tout en comptant sur l'élevage et les produits en dérivant pour la défrayer dans son intégralité. Non seulement, c'est là l'élément essentiel de la politique, mais encore les différences de coûts continuent à rendre moins rentables l'élevage et le traitement des produits agricoles dans les Prairies.

C'est parce que nous ne trouvons ni justice, équité, sagesse dans cette politique, que nous avons élaboré le présent mémoire.

Nous voulons aussi que le contribuable canadien sache que cette politique coûte 25\$ par personne, par an. En échange de cet appui du public, il est pratiquement certains que les coûts de production de l'élevage continueront à augmenter, ce qui élèvera le prix des produits en dérivant, hausse qui ne serait pas nécessaire si nous adoptions une politique plus équilibrée. Cette politique oblige manifestement le public à subventionner le transport du grain destiné à l'exportation et le force, en plus, à accepter les hausses de prix des aliments qui en résulteront.

Si la subvention était directement versée aux céréaliculteurs, comme l'a recommandé M. Gilson et comme nous le proposons, l'élevage ne serait pas

pénalisé et les contribuables s'en trouveraient avantagés.

L'élevage dans les Prairies

L'élevage dans les Prairies représente 35 pour cent de celui de l'ensemble du Canada et 22 pour cent de celui du porc. Celui des bovins représente 55 pour cent du Canada tout entier.

Ce secteur de l'élevage est en péril. Déjà, il s'est considérablement affaibli depuis 12 ans, c'est-à-dire depuis 1971, à mesure que les tarifs statutaires du transport du grain ont vu leur incidence se marquer de plus en plus.

On peut voir, au tableau de l'Appendice 1 du présent mémoire, la tendance inquiétante, qu'on ne peut se permettre d'ignorer ou d'écarter.

Pour résumer l'Appendice 1, nous constatons depuis 1971-1973 les tendances suivantes:

- Les recettes provenant de l'élevage dans les Prairies, exprimées en pourcentage de l'ensemble des recettes agricoles du Canada sont tombées de 20,7 pour cent à 17,2 pour cent.
- La production de bovins des Prairies est tombée de 12,2 pour cent à 11,2 pour cent de l'ensemble des recettes agricoles du Canada.
- La production de porcs des Prairies est tombée de 4,3 pour cent à 2,4

pour cent de l'ensemble des recettes agricoles du pays.

- Les recettes provenant de l'élevage dans les Prairies sont tombées de 43,8 pour cent à 34,0 pour cent de l'ensemble des recettes agricoles des Prairies.
- Les recettes provenant de l'élevage de bovins des Prairies sont tombées de 25,9 pour cent à 22,3 pour cent de l'ensemble des recettes agricoles des Prairies.
- Les recettes provenant de l'élevage du porc des Prairies sont tombées de 9,1 pour cent à 4,7 pour cent de l'ensemble des recettes agricoles des Prairies.
- Les recettes provenant de l'élevage dans les Prairies sont tombées de 36,0 pour cent à 33,8 pour cent de l'ensemble des recettes provenant de l'élevage au Canada.
- L'élevage des bovins des Prairies est passé de 54,1 pour cent à 55,5 pour cent de tout l'élevage de bovins du Canada.
- L'élevage de porcs des Prairies est tombé de 42,4 pour cent à 25,2 pour cent de tout l'élevage de porcs au Canada.

Ces tendances à la baisse ne laissent présager rien de bon. Le fait que l'élevage de bovins en pourcentage de celui de l'ensemble du Canada n'a pas baissé indique que la production est due à une réduction rapide et constante des

troupeaux des Prairies ainsi qu'au fait que, de par sa nature même, l'élevage de bovins met plus de temps à s'adapter. Le sort de l'élevage du porc devrait donner un indice clair de ce que deviendra l'élevage des bovins si on maintient la politique actuelle ou si l'on adopte celle qui est proposée

Comme les Prairies produisent plus qu'elles ne consomment, elles contribuent aussi considérablement à nos exportations de bovins. Ces exportations constituent l'un des aspects les plus encourageants de l'agriculture canadienne; en 1982, nous avons exporté 9 pour cent de notre production. 70 pour cent environ de ces exportations proviennent des Prairies. C'est donc une mesure rétrograde que d'adopter une politique qui compromettra notre capacité de produire et d'exporter des quantités toujours plus importantes de bétail et des produits dérivés de l'élevage, des Prairies vers les États-Unis et les autres marchés étrangers.

Ironie suprême, le but premier des tarifs statutaires était de nous mettre en mesure d'exporter du grain, alors que la tendance de la politique actuelle va jusqu'à nous empêcher de maintenir l'élevage à son niveau actuel.

L'incidence sur l'Est du Canada

La Canadian Cattlemen's Association est nationale et nous ne préconiserions pas une politique qui favoriserait plus une région qu'une autre.

A ce propos, l'opposition virulente et irrationnelle faite par le gouvernement du Québec et certains représentants du secteur agricole de cette province aux propositions du rapport Gilson, doit être placée dans la

perspective qui lui convient.

Nul ne pourrait mieux décrire le peu de fondement des inquiétudes québécoises que ne l'a fait l'honorable André Ouellette, comme on peut le voir au Hansard du 13 mai, lorsqu'il a déclaré que les objections soulevées étaient grossièrement exagérées et en grande partie fausses. M. Ouellette a ensuite dénoncé le peu de logique, d'objectivité et de réalisme du débat entourant cette question.

Cela dépasse donc l'entendement de constater qu'en dépit du fait que le gouvernement considère les craintes du Québec injustifiées, il ait capitulé devant ces craintes et ces fausses représentations.

On avait pu comprendre qu'une région ou qu'un groupe intéressé pensant que cette politique avantagerait une région concurrente avait pu soulever des objections raisonnables. Cependant, les propositions du rapport Gilson ne favoriseraient personne. Elles traiteraient simplement les éleveurs de l'Ouest de façon équitable, comme cela devrait se faire depuis longtemps. Les éleveurs des Prairies ne demandent pas que les dés soient pipés en leur faveur, mais exigent seulement que les règles soient les mêmes pour tous. En bref, ils veulent pouvoir se procurer le grain et les provendes produits localement à des prix correspondants aux réalités du marché et non à des prix faussés comme cela a été le cas avec le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau et ce le serait par ce projet de loi. Il faut qu'une région ou qu'un groupe intéressé soit particulièrement égoïste pour exiger que les éleveurs des Prairies continuent à se voir de plus en plus désavantagés, dans leur propre région. Pour l'unique raison que le rétablissement d'un régime équitable pourrait supprimer les

avantages dont profitent actuellement les autres régions.

L'élevage ontarien est de loin le plus important au Canada, dépassant celui du Québec de 36 pour cent (1982) et de 2,2 pour cent (1982) celui de toutes les provinces des Prairies. Pourtant, l'Ontario qui a l'enjeu le plus considérable, respecte les aspirations des éleveurs des Prairies qui ne demandent qu'un partage équitable et l'égalité des chances. L'Ontario semble prêt à faire concurrence sur le marché canadien sur un pied d'égalité juste et équitable.

L'honorable Jean-Luc Pépin et d'autres ont toutefois fait valoir, à l'occasion, que nos craintes pour l'avenir de l'élevage dans les Prairies étaient sans fondement. Monsieur Pépin a déclaré que l'élevage serait favorisé par le projet de loi C-155 qui permettrait d'améliorer le réseau de transport et de réduire le coût du grain de provende dans les Prairies. Nous ne sommes absolument pas d'accord.

Tout d'abord, à mesure que le réseau de transport s'améliorera, un obstacle important sera éliminé et toutes les répercussions de l'inégalité des prix se feront sentir plus directement et plus régulièrement. Deuxièmement, nous ne voyons pas comment cette proposition pourrait amener une baisse du prix des grains de provende et, en fait, nous ne demandons pas que ces prix baissent.

La solution à un triple problème

En réalité, le problème actuel est à trois facettes.

1. Il faut améliorer l'infrastructure du transport.
2. Il faut revoir et améliorer la manutention du grain.

3. Il faut traiter avec justice l'élevage et l'industrie de préparation dans les Prairies.

Le projet de la C-155 ne s'attaque qu'au premier problème, ne prévoit rien pour le deuxième et, en fait, institutionnalise l'injustice pour ce qui est de l'élevage et de l'industrie de transformation dans l'Ouest.

La proposition du rapport Gilson est élégante parce qu'elle s'attaque simultanément aux trois problèmes et leur apporte des solutions. Le versement de la subvention aux céréaliculteurs fournira des fonds qui permettront aux chemins de fer d'améliorer leur réseau. Elle remettra raisonnablement en question le système de manutention du grain des Prairies et rétablira l'équité envers l'élevage et l'industrie de transformation des produits agricoles.

Le choix des céréaliculteurs

Une nouvelle idée intéressante vient d'être mise de l'avant à la suite de la capitulation du gouvernement relativement aux propositions du rapport Gilson. On a proposé de demander aux céréaliculteurs eux-mêmes s'ils préféreraient que la part qui leur revient de la subvention du Nid-de-Corbeau leur soit directement versée ou qu'elle le soit aux chemins de fer.

Nous appuyons fermement cette proposition et nous ne voyons rien de plus juste et de plus raisonnable que de donner le choix aux céréaliculteurs eux-mêmes. En outre, nous croyons que cette proposition est réalisable tant du point de vue pratique qu'administratif.

On a objecté que cette possibilité pourrait, en quelque sorte, réduire les avantages de la subvention du Nid-de-Corbeau pour le réseau de transport. Nous le contestons, et en fait, nous sommes persuadés que l'agriculture des Prairies profiterait du redressement des torts subis dans les secteurs de l'élevage et de la transformation des produits en provenant.

Lorsque les propositions Gilson ont été faites, on ne doit pas oublier que le gouvernement ne s'est pas inquiété de cette réduction mais qu'il a plutôt capitulé devant les allégations non fondées du Québec et de certains éléments du réseau de manutention du grain des Prairies soucieux de conserver les droits qu'ils avaient acquis.

Laisser le choix aux céréaliculteurs est une possibilité réalisable et essentiellement démocratique.

Conclusion:

Ce projet de loi constitue un grand pas dans l'évolution de la politique agricole canadienne. C'est une occasion qui permet autant d'espoir que le premier accord de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Nous rendons hommage à la sagesse et à la prévoyance des dirigeants courageux qui ont perçu la nécessité de développer l'agriculture de l'Ouest et qui ont su énoncer une politique permettant d'y arriver.

Cependant, en 1897, il n'y avait pas d'élevage dans les Prairies et le lien qui existe actuellement entre l'élevage et la production de grain n'existait pas

et ne pouvait être anticipé.

Aujourd'hui, nous qui nous débattons et qui formulons la politique à établir, nous pouvons le faire en connaissance de cause et en étant mieux à même de comprendre la situation. Nous pouvons, si nous le voulons, retrouver l'esprit et l'intention de l'accord de 1897, et continuer à édifier et à développer l'agriculture des Prairies. Nous pouvons encore épurer notre expérience du passé en nous débarrassant de l'idée fausse qui consiste essentiellement à favoriser la culture du grain orientée vers l'exportation au détriment de l'élevage et de la préparation de l'industrie de transformation, sans aucun égard pour l'élargissement de notre assiette agricole.

Nous ne pouvons, à l'avenir, prétendre en ignorer les conséquences. Nous sommes mieux informés aujourd'hui que jamais dans le passé, mais sommes-nous aussi sages?

Présenté respectueusement par
La Canadian Cattlemen's
Association

APPENDICE IDIMINUTION DE L'ÉLEVAGE DANS LES PRAIRIES

Pourcentage des recettes agricoles

Source: Statistique Canada, Recettes agricoles 21-001

1. Recettes provenant de l'élevage dans les Prairies
Recettes agricoles au Canada
2. Recettes provenant des bovins et des veaux dans les Prairies
Recettes agricoles au Canada
3. Recettes provenant de l'élevage du porc dans les Prairies
Recettes agricoles au Canada
4. Recettes provenant de l'élevage dans les Prairies
Recettes agricoles dans les Prairies
5. Recettes provenant des bovins et des veaux dans les Prairies
Recettes agricoles dans les Prairies
6. Recettes provenant de l'élevage du porc dans les Prairies
Recettes agricoles dans les Prairies
7. Recettes provenant de l'élevage dans les Prairies
Recettes provenant de l'élevage au Canada
8. Recettes provenant des bovins et des veaux dans les Prairies
Recettes provenant des bovins et des veaux au Canada
9. Recettes provenant de l'élevage du porc dans les Prairies
Recettes provenant de l'élevage du porc au Canada

Traduit par: J. Testard

Révisé par: V. Kinderman

APPENDICE "TRPT-52"

RESUME DE LA POSITION

AU NOM DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE "PUBLIC"

CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155

VISANT A FACILITER LE TRANSPORT,
L'EXPEDITION ET LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST

SOU MIS AU

COMITE PARLEMENTAIRE SUR LE TRANSPORT

INTRODUCTION

Ce mémoire résume, étend et met en relief certains points soulevés dans notre mémoire initial en date du mois de mai 1983. Les sept associations provinciales et régionales affiliées à l'ACC se joignent à cette dernière. Ces sept associations comprennent:

- L'Association du camionnage des Provinces de l'Atlantique
- L'Association du camionnage du Québec
- L'Association du camionnage de l'Ontario
- L'Association du camionnage du Manitoba
- L'Association du camionnage de la Saskatchewan
- L'Association du camionnage de l'Alberta
- L'Association du camionnage de la Colombie-Britannique

SOMMAIRE DES INQUIETUDES DE L'ACC

Alors que d'un côté l'ACC accepte qu'il faut apporter des changements au Tarif du Nid de Corbeau, notre association demeure fondamentalement opposée à la décision gouvernementale de renverser sa position concernant le principe de paiement aux producteurs tel que recommandé par la Commission Gilson. Les raisons suivantes motivent notre position.

1. Perte d'affaires pour les Camionneurs des Prairies

Tel que soulevé dans le mémoire initial de l'ACC, les camionneurs ont une très grande expérience dans le transport des récoltes des Prairies et ce, incluant le transport d'un volume de grains destinés à l'exportation où il fut démontré que les camions peuvent jouer un rôle significatif dans l'amélioration de l'efficacité et de la flexibilité du système de collecte et de livraison du grain. De refuser aux expéditeurs l'option d'utiliser leurs propres véhicules ou des véhicules commerciaux dans le système de collecte, équivaut à une garantie de la continuité d'inefficacités fondamentales dans le système qui par conséquent assure inévitablement un fardeau toujours croissant aux producteurs et aux contribuables.

2. Perte d'un marché déjà existant pour les Camionneurs des Prairies

La cédule 1 de la loi C-155 ajoute aux grains déjà sujets au Tarif du Nid de Corbeau une liste de récoltes spéciales cultivées dans les Prairies. Quelques unes de ces récoltes étaient transportées par les camionneurs des Prairies. En ajoutant ces récoltes à celles déjà assujetties au subside initial donné aux chemins de fer, la loi C-155 est purement et simplement discriminatoire. Il s'agit là d'un rejet total du principe de "traitement égal" enchâssé dans l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui aura comme conséquence une perte de revenus ou encore des taux abaissés.

3. Implications pour le camionnage suite aux conséquences sur l'Industrie de l'Elevage des Prairies et de l'Emballage de la Viande

Le Ministère de l'Agriculture de l'Alberta estime qu'en éliminant de la Loi C-155 la clause du paiement aux producteurs, les conséquences financières

d'ici à 1990 pour les industries albertaines de l'élevage et de l'emballage de la viande peuvent s'élever jusqu'à 2 milliard de dollars en bénéfices perdus et en coûts additionnels.

Dans la mesure où les industries d'élevage et d'emballage de la viande de l'Ouest seront affectées par la loi C-155, l'industrie du camionnage le sera aussi dans un domaine qui est crucial au maintien de la compétition intermodale transcontinentale entre les chemins de fer et les camions au service de l'économie nationale. Le boeuf réfrigéré constitue la plus importante marchandise transportée par les camionneurs opérant de l'Ouest à l'Est.

Dans ces problèmes il faut aussi voir un lien très étroit avec le Québec parce que selon le ministère de l'Agriculture du Québec, au moins 75% de la consommation totale de boeuf dans cette province est importée en majeure partie de l'Ouest canadien. Plus encore, selon le rapport de la Commission d'Enquête sur la mise en marché du boeuf et du veau en 1976 (La Commission MacKenzie), historiquement, les Québécois consomment plus de boeuf par habitant que dans toutes les autres régions du Canada.

L'effet d'exclure l'option de paiements aux producteurs signifie que la disparité des coûts pour les éleveurs de l'Ouest continuera à garder inutilement les coûts de production du boeuf de l'Ouest plus élevés.

Parce qu'il est peu probable que la province de Québec s'auto-suffise en boeuf, le consommateur moyen québécois devrait être aussi intéressé que les producteurs de porc québécois dans la loi C-155. Dans la mesure où le maintien de l'option du paiement aux producteurs diminuerait les coûts de production de l'élevage de l'Ouest et en améliorerait son efficacité, cette option avantagerait directement et immédiatement chaque consommateur.

En ce qui a trait à la production du porc, nous ne sommes pas en position pour déterminer si l'introduction du paiement aux producteurs aurait un impact significatif sur les producteurs de l'Est. Tout ce que nous pouvons dire à ce sujet est que le porc n'est pas transportable sur d'aussi grandes distances que le boeuf. Cependant, le gouvernement fédéral a publiquement pris un engagement envers les producteurs agricoles du Québec à l'effet que des études indiquent qu'il n'y aurait aucun impact significatif et que le gouvernement serait prêt à intervenir pour aider les producteurs québécois s'ils étaient touchés. Il est dommage que personne ne semble prendre une telle assurance au sérieux parce que, entre autre chose, la dernière proposition fédérale fera de sérieux dommages à l'infrastructure nationale de transport.

4. Refus de la politique du traitement égal contenu dans la Loi Nationale sur les Transports

Après mûre réflexion, et au son des tambours et trompettes, le gouvernement fédéral adoptait en 1967 une nouvelle politique nationale des transports

touchant tous les modes. Cette politique était basée sur le principe fondamental que dans la mesure du possible, la compétition intermodale devrait réglementer la distribution du trafic entre les modes. En général ce principe a très bien fonctionné dans les régions où il pouvait s'appliquer et surtout dans le cas du transport des produits agricoles. Le principe de traitement égal est décrit dans la Loi nationale sur les transports dans les mots suivants:

"Politique Nationale des Transports

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

...

d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type de trafic ou du service en cause, ou

...

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. 1966-67, c.69, art. 1.

En général, depuis 1967 le gouvernement fédéral a respecté ce principe. Ce principe de traitement égal avait persuadé le gouvernement d'introduire la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la région Atlantique. Celle-ci donnait au camionnage de la région de l'Atlantique un subside égal à celui accordé aux chemins de fer sous la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les maritimes. Le seul domaine où ce principe n'a pas été respecté est dans le paiement de subventions directes ou indirectes aux compagnies de transport des corporations de la Couronne.

L'élimination du concept du paiement aux producteurs est totalement à l'encontre des exigences des politiques de la Loi nationale sur les transports au Canada.

CONCLUSION

La loi C-155 est néfaste pour l'industrie canadienne du camionnage qui en termes de revenus est le plus important mode de transport de marchandises comprenant quelques 12,000 entreprises. Il est possible que les répercussions les plus directes soient ressenties par les camionneurs des Prairies mais les répercussions à long terme auront des effets sur pratiquement toutes les compagnies de camionnage au Canada. Il n'y a rien qui puisse mieux détruire un principe que de l'abandonner délibérément. Cela ne pouvait arriver à un plus mauvais moment; l'industrie du camionnage, a souffert davantage des ravages de l'inflation et ensuite de la récession, que la plupart des industries en raison de la compétition excessive. Jumelé à la perspective d'une rationalisation continentale du système de transport affectant les transporteurs aériens, ferroviaires et plus spécialement le camionnage en raison de l'étendue des répercussions de la déréglementation américaine, cela ne pouvait pas arriver dans une plus mauvaise période.

L'ACC et ses associations provinciales affiliées exhortent le comité parlementaire sur le transport de considérer sérieusement ces inquiétudes et ces points de vue. Il est certainement possible d'assurer une protection raisonnable à quelques centaines de producteurs de porcs de l'Est sans réduire en pièces la politique nationale des transports. Tout ce que nous demandons c'est que les producteurs aient la liberté de choisir le mode de transport. En recherchant une solution à un problème historique de transport, le gouvernement en a créé un autre et peut-être encore plus fondamental: un problème pour le système national de transport.

MEMOIRE

AU NOM DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE "PUBLIC"

CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155

VISANT A FACILITER LE TRANSPORT,
L'EXPEDITION ET LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST

SOUMIS AU

COMITE PARLEMENTAIRE SUR LE TRANSPORT

INTRODUCTION

L'Association Canadienne du Camionnage est une fédération qui regroupe sept associations provinciales et régionales de camionnage. Les associations qui se joignent à l'Association Canadienne du Camionnage pour ce mémoire sont:

L'association du camionnage de l'Alberta
L'association du camionnage de la Saskatchewan
L'association du camionnage du Manitoba

Les trois associations de camionnage des provinces des Prairies ont approximativement 620 membres transporteurs. Le camionnage public dans les Prairies produit présentement des revenus d'opération qui se situent autour de \$1.3 milliard.¹ Les camionneurs des Prairies travaillent, achètent leurs véhicules et font faire l'entretien de ces véhicules dans les communautés où ils résident. L'industrie du camionnage de l'Ouest canadien est une partie intégrale d'une industrie nationale qui produit au-delà de \$6 milliard de revenus annuellement. Lorsque comparée aux autres modes de transport, il est estimé que l'industrie du camionnage transporte 45% de toutes les marchandises en termes de revenus d'opération.

1 Statistique Canada: Etude Origine et Destination 1980

ARRIERE-PLAN

Les camionneurs des Prairies ne sont nullement étrangers au transport du grain. Depuis le jour où les premiers camions ont remplacé les chevaux et les charettes, les camionneurs commerciaux ont participé au transport du grain et ce, simultanément aux fermiers qui transportaient leur grain dans leurs propres camions de ferme. Présentement, les camions commerciaux et de ferme, participent intensivement dans le mouvement du blé qui n'est pas sous l'égide de la Commission du blé. Dans le passé, les camions furent impliqués dans le transport sur longue distance de certains grains jusqu'à la côte du Pacifique ou jusqu'à la tête des Grands Lacs pour compléter la capacité ferroviaire lorsque ces derniers étaient sous pression.

Pendant la crise de 1974-1975 les camionneurs des Prairies furent engagés par la Commission du blé pour transporter plusieurs millions de boisseaux de grain. A cette époque, une expérience fut effectuée au terminus intérieur de Lethbridge. Les wagons à trémies étaient utilisés pour des trains unitaires et le grain était chargé au terminus intérieur alors que les camions s'occupaient de la collecte du grain des élévateurs locaux pour l'amener à ce même terminus intérieur. Le résultat de cette expérience a démontré que le temps de retour à la côte du Pacifique pour les wagons à trémies employés pour des trains unitaires était de sept jours comparativement à une moyenne de vingt-et-un jours lorsque ces mêmes wagons étaient utilisés pour la collecte du grain sur les embranchements secondaires.

A l'exception de la période 1974-1975, les camionneurs commerciaux n'ont pas participé d'une façon intense à la collecte du grain destiné à l'exportation parce que le Tarif du Nid de Corbeau était maintenu à un très bas niveau.

L'Association Canadienne du Camionnage et ses associations affiliées des Prairies ont suivi de très près les différentes études relatives à la modernisation du système du transport du grain de l'Ouest. Les camionneurs des Prairies ont présenté des mémoires lors de l'enquête Gilson et ont participé aux discussions qui ont suivie et ce, à différents niveaux. L'industrie du camionnage "public" supportait les recommandations Gilson. Nous avons aussi endossé les recommandations du gouvernement fédéral émanant de l'enquête Gilson, contenues dans l'ensemble des initiatives de transport de l'Ouest (Western Transportation Initiatives Package). En particulier, les camionneurs favorisaient la recommandation qui adoptait en partie la recommandation Gilson de déplacer le paiement des subsides des chemins de fer, aux producteurs et ce pour une période de trois ans pour un montant allant jusqu'à 50% des paiements totaux. Cette position devant être révisée dans les années subséquentes. Les raisons qui ont porté l'industrie du camionnage à endosser Gilson et les propositions originales du gouvernement étaient les suivantes:

- l'expérience de la période 1974-1975 et le transport du grain sous l'égide de la Commission du blé ont convaincu les camionneurs qu'avec le matériel présentement disponible à l'industrie, les grains destinés à l'exportation peuvent être transportés efficacement et en grande quantité par des camions,

Une plus grande utilisation des camions pour compléter les chemins de fer résultent dans une efficacité accrue pour le système global de collecte du grain et de transport dans des domaines tels que:

- le temps de retour accéléré de l'équipement ferroviaire
- économies des coûts pour améliorer les embranchements ferroviaires
- flexibilité des camions pour transporter le genre de blé requis, des élévateurs ruraux vers les élévateurs ou terminus le long de la ligne ferroviaire principale afin de rencontrer une demande de service de pointe aux terminus d'exportation.
- Plus de grains seraient transportés avec un système de collecte du grain plus efficace, réduisant ainsi l'inventaire des fermes et améliorant la position de liquidité pour les producteurs.
- Une plus grande utilisation des camions fournirait plus d'emplois, et non moins, dans les communautés des Prairies, parce que les camions sont achetés et entretenus dans les communautés et que les chauffeurs et les mécaniciens vivent dans ces mêmes communautés.
- Expérience à l'appui, dans la majorité des cas, il est plus facile de transporter le grain des élévateurs ruraux aux élévateurs situés le long des lignes ferroviaires principales plutôt que de faire la collecte directement des fermes. Dans ce contexte, l'industrie du camionnage fournirait toutes les assurances requises afin de garantir l'emploi continu des élévateurs ruraux.
- Les camions fournissent la flexibilité essentielle dans le système de collecte pour transporter le bon type de grain à une ligne ferroviaire de façon à rencontrer les exigences particulières de service pour les clients soit à Thunder Bay, ou à Tidewater. Non seulement cela améliore le temps de retour de l'équipement ferroviaire, réduisant ainsi l'investissement de capital, mais cela contribue à éliminer les coûts d'entreposage pour l'expédition maritime et en général, améliore la réputation du Canada en qualité de fournisseur sûr.

En ce qui a trait à nos recommandations pour l'amélioration du système de collecte du blé, il est approprié de rappeler qu'aux Etats-Unis, où l'on retrouve beaucoup de similitudes physiques avec la collecte et le transport du grain canadien et lorsque le choix des modes n'est pas biaisé, les camions jouent un rôle majeur dans le transport du grain et ce rôle n'est pas limité seulement au système de collecte. Le tableau suivant concernant les expéditions de grain par modes entre 1975 et 1982 illustre ce point. La compétition pour le transport du grain entre les chemins de fer et le camionnage est forte.

POURCENTAGES D'EXPEDITION DE GRAIN PAR MODE, 1975-1982

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975
Camions	38.7	41.4	30.0	45.9	43.1	45.0	42.3	46.1
Chemins de fer	39.2	39.5	48.9	37.6	39.0	37.1	41.9	41.3
Chalands	22.1	19.1	21.1	16.5	17.9	17.9	15.8	12.6

MYTHES ET DOCTRINES (SHIBBOLETHS) DU TARIF DU NID DE CORBEAU

1. Le caractère sacro-saint du Tarif du Nid de Corbeau

Les "pools" et certains groupes de fermiers mentionnent souvent que l'entente du Nid de Corbeau de 1897 créait une alliance sacrée entre les chemins de fer, le gouvernement et les fermiers de l'Ouest. La vérité est que l'entente de 1897 s'appliquait seulement aux chemins de fer du Canadien Pacifique et exigeait alors une réduction dans les coûts de transport de 3¢ par 100 livres pour le transport du grain provenant des Prairies jusqu'à la tête des Grands Lacs. Le résultat de cette réduction fut que les taux pour le transport du blé destiné à l'exportation ont été réduits entre 10 et 18% des taux exigés alors par la compagnie de chemin de fer CP.²

En 1925, faisant suite à une période où l'entente du Nid de Corbeau fut plus ou moins appliquée, l'accord original était alors sanctifié grâce à une loi et ce d'une manière qui ne permettait aucun ajustement inflationnaire futur ce qui éventuellement, a mené à l'impasse critique actuelle où les producteurs ne paient seulement que 20% des coûts de transport pour le transport du grain et une portion infiniment plus petite des vrais coûts du transport du grain sur les embranchements ferroviaires.

Peu importe le caractère sacré de l'entente faite en 1897 entre le gouvernement, les producteurs originaux et le chemin de fer CP, il est au-delà de toute compréhension que les parties pouvaient alors projeter que le bénéfice devrait être de 4 ou 5 fois plus grand pour les producteurs et ce trois-quart de siècle plus tard que pour les bénéficiaires originaux. En 1897, il n'y avait aucune alternative de compétition pour les chemins de fer. Aujourd'hui il y en a une et le mode de transport préféré pour les marchandises dans presque tous les domaines est pourtant éliminé par la loi C-155.

2. Aspect négatif pour les communautés rurales de l'Ouest

Il est soulevé par ceux qui ne préconisent aucun changement au Tarif du Nid de Corbeau que tout changement détruirait les communautés rurales et surtout si l'on adopte l'option de paiement aux producteurs. Habituellement, cet argument est basé sur la prétention que les élévateurs ruraux fermeront. Le fait est que les "pools" ont leur propre programme de rationalisation des embranchements et des élévateurs ruraux. Non seulement le nombre d'élévateurs licenciés primaires a diminué d'une façon dramatique, mais présentement 50% du grain manipulé est reçu par 20% des points de livraison. La rationalisation a pris place depuis longtemps. Une solution de paiement aux producteurs n'accélérerait nullement ce processus en autant que les camionneurs commerciaux sont concernés. Si cela éventuellement survient, ce sera probablement causé par le fait que les producteurs ont pris avantage de la situation d'ignorer les élévateurs ruraux en transportant leur propre grain sur une plus grande distance et ce en utilisant de plus gros camions. Si c'est le cas, les "pools" pourront difficilement revendiquer qu'ils protègent les intérêts des producteurs.

² Commission Royale d'Enquête sur le Transport, Vol. III - Statutory Grain Rates par E.P. Reed, P.372

Une utilisation accrue des camions dans le système de collecte augmenterait plutôt que diminuerait, l'activité commerciale dans les communautés rurales.

3. L'Option de paiement aux producteurs placerait les fermiers à la merci des chemins de fer.

Nous ne croyons pas qu'une telle chose se produirait. Il ne fut pas prévu que 100% des subsides soit payé aux producteurs plaçant de ce fait, le gouvernement ou une agence gouvernementale, dans une position très forte de surveillance et de contrôle des pratiques ferroviaires enchassées dans des garanties législatives futures. De plus, la rationalisation du système avec une plus grande utilisation des camions le long des embranchements ferroviaires, permettrait au système ferroviaire de se moderniser et d'être plus efficace à un coût moindre. Il serait possible de vaincre l'escalation inévitable des coûts seulement par une rationalisation dans le système de collecte du grain. De plus, les gouvernements provinciaux ont à leur disposition tous les moyens nécessaires pour réglementer et contrôler la compétition dans le camionnage afin d'assurer qu'elle demeure adéquate et compétitive.

LE CHANGEMENT DANS LA POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

L'annonce par le ministre fédéral des transports à l'effet que l'item clef dans l'initiative du transport du grain serait supprimé en réponse à une réalité politique, a été reçue comme un désastre par les camionneurs de l'Ouest qui anticipaient avec grand enthousiasme l'opportunité de fournir un service amélioré et plus efficace aux producteurs. Le changement de politique rend inévitable l'accroissement de l'inefficacité au système de collecte du blé; le coût de cette inefficacité devant être absorbé par les payeurs d'impôt canadiens et les producteurs pour probablement un autre quatre-vingt ans. L'opportunité d'amener le système de transport du grain du 19e au 21e siècle a été manquée.

Le changement dans la politique entraîne deux autres conséquences pour les camionneurs. Cela assure le maximum des subventions gouvernementales sous forme de paiements directs aux chemins de fer et accroît le potentiel pour qu'une partie des bénéfices de cette subvention soit dirigée dans l'avenir à des subventions croisées vers d'autres traffics compétitifs entre les chemins de fer et les camions. Aussi, l'annonce gouvernementale d'amener les récoltes spéciales sous le programme de subventions aux chemins de fer pour prévenir une distortion dans le genre de culture que les fermiers peuvent faire, signifie une perte dans les affaires ou du moins des prix à la baisse pour le camionneur qui compétitionne déjà et ce avec succès, dans le transport de ces récoltes spéciales.

La loi C-155 est injuste pour plusieurs camionneurs des Prairies qui ont développé un service fiable et ce grâce à un travail ardu. Cette loi est de plus complètement à l'encontre de la politique nationale sur le transport au Canada contenue dans l'article 3 de la loi nationale sur le transport de 1967 stipulant "un traitement égal" entre les modes. Ainsi il en va d'une promesse d'Ottawa pour un système de transport efficace utilisant chaque mode au maximum.

Les camionneurs comprennent peut-être mieux que n'importe qui, qu'il existe une réalité politique régionale qui détermine les affaires nationales. Pendant que le gouvernement recule devant les inquiétudes perçues après en avoir rejeté leurs validités (voir annexe A) et après avoir fourni des assurances raisonnables à ceux qui avaient supposément bénéficié sous le régime de prix artificiel, il n'y a pas grand espoir pour une stratégie économique industrielle rationnelle et ce indépendamment du niveau.

Le programme gouvernemental actuel est basé sur le maintien de l'inefficacité pour ce qui est de notre produit d'exportation le plus important. Il s'agit d'une politique posée sur des sables mouvants et qui peut être remaniée à n'importe quel temps par l'intervention des provinces de l'Ouest pour fournir un bénéfice égalitaire à leurs éleveurs de bétail. Si cela devait arriver, que ferait le gouvernement fédéral? Allouerait-il une subvention directe aux éleveurs de l'Est dans le but de rétablir à l'Ouest une incitation négative? Et, après cela, où s'arrêtera-t-on?

L'approche est sans mérite si on fait exception du coup de pouce donné aux chemins de fer pour commencer à réparer les dégâts causés par des années de négligence afin d'améliorer le système ferroviaire de l'Ouest et permettre de rencontrer les exigences d'exportations des autres industries. Cette approche n'améliore aucunement l'efficacité du système de transport du grain.

CONCLUSIONS

Jusqu'à l'annonce récente du changement dans la politique du transport de l'Ouest, l'industrie du camionnage était favorable à accorder son appui à la loi. Cela apportait aux camionneurs l'occasion de participer plus activement au développement d'un système de transport du grain plus efficace qui aurait bénéficié à tous. L'effet de ce changement est que l'ACC et ses membres des provinces des Prairies n'ont d'autres alternatives maintenant, que de s'opposer au projet de loi dans son entier.

La loi est discriminatoire dans le sens pur du transport aussi bien que dans le sens économique et va perpétuer les inefficacités dans notre système de transport du grain. C'est la mauvaise politique; pour les mauvaises raisons; mise en application au moment le plus inopportun.

EPILOGUE

Dans les circonstances, il y a une chose que le gouvernement peut faire pour minimiser l'inquiétude des camionneurs de l'Ouest canadien. Il s'agit de donner à l'industrie du camionnage l'occasion de siéger sur le comité sénior pour le transport du grain (Senior Grain Transportation Committee) selon l'article 3 de la loi. Personne d'autre que l'industrie du camionnage ne pourrait être plus déterminé à ce que les argents donnés sous forme de subventions aux chemins de fer soient dépensés jusqu'au dernier sou dans des projets impliquants des capitaux pour améliorer le système et non pas comme subventions croisées destinées à une compétition pour le trafic entre les chemins de fer et le camionnage "public".

LE TOUT EST RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DE L'ALBERTA

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DE LA SASKATCHEWAN

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU MANITOBA

Mai 1983

APPENDICE "TRPT-53"

Mémoire
de
L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS
au
Comité de la Chambre des communes sur les transports
concernant le projet de loi C-155
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Les manufacturiers canadiens dépendent dans une très large mesure du système ferroviaire pour acheminer les matières premières essentielles et livrer efficacement leurs produits. C'est pourquoi l'Association des manufacturiers canadiens a collaboré si activement aux efforts déployés pour résoudre entièrement et à long terme la question du tarif ferroviaire du Nid-de-Corbeau.

Le Canada compte sur le système de transport de l'Ouest pour maintenir son volume vital d'exportations de produits vers les marchés étrangers via les ports de la côte ouest. L'émergence du Bassin du Pacifique en tant que grand marché a accru l'importance de son système ferroviaire. Ce fret comprend principalement des marchandises en vrac qui sont l'épine dorsale de l'économie de l'Ouest canadien, notamment: le charbon, le grain, la potasse, les produits chimiques, les produits forestiers et le soufre. Ces industries contribuent grandement à l'économie canadienne en fournissant des milliers d'emplois, en stimulant le développement industriel et en rapportant des devises étrangères. Il est impossible de maintenir la vente de ces produits sans un système de transport ferroviaire efficace apte à répondre à la demande croissante.

On a reconnu depuis plusieurs années que les demandes croissantes adressées à ce système donneraient lieu à une crise sur le plan de la capacité. En effet, en 1980-81, les chemins de fer ont fonctionné au-delà de leur capacité théorique et ils ont averti leurs clients qu'il leur faudrait recourir au rationnement si la demande continuait d'augmenter. N'eut été la récession économique qui a commencé à l'été de 1981, nous nous trouverions inévitablement dans cette situation aujourd'hui. La récession nous a accordé un sursis; toutefois, le problème de l'accroissement de la demande qui s'adresse à ce système demeure entier et doit être résolu.

Il est impossible aux sociétés ferroviaires de continuer à assumer l'irréaliste fardeau financier que leur impose le tarif du Nid-de-Corbeau. La Commission royale MacPherson a établi que ces sociétés ont cessé de recouvrer entièrement ce que leur a coûté le transport du grain acheminé aux taux statutaires pendant les années 50. Leurs pertes montent toujours en flèche et ce fardeau est maintenant partagé par tous les autres utilisateurs des chemins de fer. Le gouvernement a tenté d'atténuer ces pertes par l'achat de wagons à bascule et en subventionnant le maintien des lignes d'embranchement dans les Prairies. Néanmoins, ces mesures provisoires n'ont pas mis fin aux pertes accélérées qu'ont subies les chemins de fer au chapitre de l'acheminement du grain. Ils ont conséquemment dû retarder les immobilisations nécessaires à l'expansion de leurs chantiers et à l'achat de matériel de même qu'à l'amélioration de leur technologie jusqu'au jour où ils pourront toucher des taux compensatoires pour toutes les marchandises.

Afin de faire face à la demande croissante, les chemins de fer doivent trouver des fonds suffisants soit de sources internes, soit en empruntant sur les marchés d'actions, soit en recourant à une combinaison de ces deux moyens. Dans la situation actuelle où 20 pour cent du volume ferroviaire est transporté à environ 18 pour cent du coût et produit moins de 4 pour cent des recettes, les sociétés ferroviaires sont dans l'impossibilité d'obtenir le financement nécessaire à leurs investissements. Il est clair que le tarif du Nid-de-Corbeau établi depuis 86 ans nuit au développement d'un système ferroviaire efficace et compromet la réputation du Canada en tant qu'exportateur fiable.

Si le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas modifié, on perdra, dans l'Ouest, d'excellentes occasions d'investir dans la mise en valeur des ressources naturelles, l'agriculture, la fabrication et les services. En effet, des investissements se chiffrant par des milliards de dollars dépendent du développement ferroviaire. La viabilité de plusieurs grands projets est également tributaire du développement de projets majeurs concernant l'infrastructure des sociétés ferroviaires. Les dépenses effectuées actuellement pour améliorer le système seront un stimulant très nécessaire à la reprise économique non seulement dans l'ouest du pays mais au Canada tout entier. Autrement, on restera avec un système inefficace qui, très bientôt, ne pourra plus répondre à la demande.

La solution au problème du Nid-de-Corbeau comporte de nombreux avantages dont profitera chaque région canadienne. Grace à des taux de transport plus élevés pour les grains, les chemins de fer investiront directement 16,5 milliards \$ au cours de la prochaine décennie ce qui créera 375 hommes/années d'emploi et donnera lieu à des ventes industrielles supplémentaires totalisant 34,8 milliards \$. Cet investissement assurera un système de transport bon marché d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins futurs. Les exportateurs et leurs clients seront certains de pouvoir remplir leurs engagements en matière de livraison. Le système de manutention des grains sera modernisé éliminant ainsi les embouteillages qui causent des retards et des frais additionnels. L'Ouest connaîtra la diversification agricole et le développement d'industries de transformation. Tous les secteurs industriels du Canada -- partant des fournisseurs de wagons de la Nouvelle-Écosse et allant jusqu'aux fournisseurs de matériaux de la Colombie Britannique -- profiteront des retombées économiques.

La Loi fédérale sur les transports découle du sain principe voulant qu'un système de transport concurrentiel qui fonctionne sur un libre marché effectue l'investissement qu'il faut pour répondre à la demande en matière de transport. Selon ce concept, le prix du marché sera payé pour le transport de toutes les marchandises de sorte que les expéditeurs recourront, pour chaque catégorie, au mode ou à la combinaison de modes de transport qui répondra exactement à leurs exigences des points de vue prix et service.

Le service des transporteurs sera maintenu parce que lesdits transporteurs investiront naturellement dans des installations et du matériel qui leur donneront le meilleur rendement possible. Selon nous, le moment est venu d'admettre ce principe fondamental et de l'appliquer au mouvement des grains. Il est essentiel d'avoir une structure de tarifs de transport commercial orientée vers le marché pour toutes les marchandises à transporter. On ne peut continuer à laisser subventionner aussi massivement qu'actuellement l'acheminement du grain par le transport d'autres marchandises sans compromettre la compétitivité de ces dernières au chapitre du coût.

L'agriculture de l'Ouest canadien n'est pas l'unique aspect de la question du Nid-de-Corbeau. Il s'agit d'une question nationale qui touche nos membres et tous les autres Canadiens qui dépendent des chemins de fer. L'AMC a fermement appuyé le projet de résoudre le problème du Nid-de-Corbeau mais elle a refusé de prendre part au débat concernant le meilleur moyen de répartir les coûts de transport supplémentaires pour combler l'écart. Nous reconnaissons que notre organisme n'a pas l'expérience directe voulue pour bien juger des solutions de rechange. Toutefois, l'adoption de la formule de versements facultatifs nous semble une solution satisfaisante aux cultivateurs de céréales dans l'Ouest et, selon nous, elle mérite d'être sérieusement considérée.

On ne saurait exagérer l'importance de ce projet de loi qui déterminera l'orientation de la croissance économique pendant la prochaine décennie. L'AMC en recommande vivement l'adoption le plus tôt possible.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From the Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg:

Professor Clay Gilson,
Mr. Ed Tyrchniewicz, Head

At 2:00 p.m.

From the Canadian Cattlemen's Association:

Mr. Gary Jones, President
Mr. Charles Gracey, Manager

From the Canadian Trucking Association:

Mr. A.K. MacLaren, Executive Director
Mr. Robert Drinnan, General Manager, Alberta Trucking Association
Mr. Cal Udell, President, Continental Trucking Limited, Saskatoon Director, Saskatoon Trucking Association

Mr. R.J. Lewis, Past President of CTA, Past President of Saskatchewan Trucking Association and presently a consultant to CTA

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. J. Ernest Magee, Chairman, CMA Transportation Committee, Manager, Special Projects & Rail Negotiations, Procter & Gamble Incorporated
Mr. Graeme Hughes, Executive Vice-President & Secretary, CMA

A 9h30

Du Département d'agro-économie, Université du Manitoba à Winnipeg:

M. Clay Gilson, professeur
M. Ed Tyrchniewicz, chef

A 14 heures

De l'Association canadienne des éleveurs de bétail:

M. Gary Jones, président
M. Charles Gracey, directeur

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A.K. Maclaren, directeur exécutif
M. Robert Drinnan, directeur général, «*Alberta Trucking Association*»
M. Cal Udell, président de «*Continental Trucking Limited*», Saskatoon, directeur de la «*Saskatoon Trucking Association*»

M. R.J. Lewis, ancien président de l'ACC et de la «*Saskatchewan Trucking Association*» et actuellement conseiller auprès de l'ACC.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. J. Ernest Magee, président du Comité des transports de l'AMC, directeur, Projets spéciaux et négociations avec les chemins de fer, Procter & Gamble Inc.
M. Graeme Hughes, vice-président exécutif et secrétaire de l'AMC.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 106

Wednesday, July 27, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 106

Le mercredi 27 juillet 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Ralph Ferguson
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Douglas Neil
Alain Tardif
Claude Tessier

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 27, 1983
(150)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski and McKnight.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (Portneuf), Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

Other Member present: Mr. Jake Epp.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer; Honourable Jack Horner, Chairman of the Board; Mr. P.H.B. Casgrain, Director, CN Rail Costing and Mr. D.L. Fletcher, Vice-President, Prairie Region.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Messrs. LeClair, Lawless and Horner made statements.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian National Railways be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-54"*)

The witnesses answered questions.

At 12:46 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(151)

The Standing Committee on Transport met at 2:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil and Tardif.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Canadian Pacific Limited: Mr. F.S. Burbidge, Chairman and Chief Executive Officer; Mr. J.P.T. Clough, Vice-President, Finance and Accounting and Mr. W.W. Stinson, President.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 JUILLET 1983
(150)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Bockstael, vice-président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski et McKnight.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

Autre député présent: M. Jake Epp.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. R.M. Lawless, président et chef de la direction; M. Jack Horner, président du conseil; M. P.H.B. Casgrain, directeur, CN Rail, Établissement du prix de revient; et M. D.L. Fletcher, vice-président, Région des Prairies.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

MM. LeClair, Lawless et Horner font des déclarations.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par les Chemins de fer nationaux du Canada soient imprimés en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-54"*)

Les témoins répondent aux questions.

A 12h46, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(151)

Le Comité permanent des transport se réunit aujourd'hui à 14h10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présidents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil et Tardif.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du Canadien Pacifique Limitée: M. F.S. Burbidge, président du conseil et chef de la direction; M. J.P.T. Clough, vice-président, Finances et Comptabilité; et M. W.W. Stinson, président.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Burbidge made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 3:57 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:02 o'clock p.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian Pacific Limited be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-55"*)

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Burbidge fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 15h57, le Comité suspend ses travaux.

A 16h02, le Comité poursuit ses travaux.

L'interrogatoire se poursuit.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par le Canadien Pacifique Limitée soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-55»*)

A 17h35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, July 27, 1983

• 0930

The Vice-Chairman: I now call this meeting to order, there being a quorum present.

We will resume consideration of Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 2

The Chairman: I welcome the officials of the Canadian National Railways. I see that the Chairman of the Board, Mr. Jack Horner, is here. Are you the official spokesman? We also have Dr. J. M. LeClair, President and Chief Executive Officer.

Dr. LeClair, would you introduce the members of your delegation or group of witnesses?

Mr. J. M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you very much, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen.

We appreciate the opportunity to be back here. It seems that recently we have been to this committee quite often. But this morning we are particularly proud to be able to introduce Canadian National's view of the proposed western transportation legislation.

• 0935

With me is the Hon. Jack Horner, Chairman of the Board of Canadian National Railways. He is also here as a former member of this committee and also as a producer from the west. So perhaps he can bring an element that we will not be able to bring, as officials of Canadian National.

Also with us is Ron Lawless, President and Chief Operating Officer of CN Rail; Doug Fletcher, Vice-President of CN Rail for the Prairie region; Doug Campbell, Director of Grain Business Planning; and Mr. Pierre Casgrain, Director of Costing for CN Rail.

As head of our rail division and the CN officer most involved in the Gilson report on the subject of grain transportation, Mr. Lawless will provide most of Canadian National's comments this morning.

Before I call on Mr. Lawless, however, I would like to ensure that members of this committee understand the urgency and the importance with which we view the passage of Bill C-155.

Simply stated, the bill you are dealing with is crucial to CN's ability to meet its national responsibilities in the years ahead. Without its passage, the debt component of our capital structure will increase to 70% over the next five years. No railway, indeed no business in the world, can carry a debt load

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 27 juillet 1983

Le vice-président: Je déclare la séance ouverte puisque nous avons le quorum.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

La clause 2.

Le président: Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada. Je vois que le président du conseil, M. Jack Horner, est présent. Êtes-vous le porte-parole officiel? Je vois aussi M. J.M. LeClair, président et directeur général.

Monsieur LeClair, auriez-vous l'obligeance de nous présenter les membres de votre délégation ou vos témoins?

M. J.M. LeClair (président et directeur général de la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Bonjour, messieurs.

Nous sommes heureux d'être à nouveau parmi vous. Il semble que nous venions témoigner très souvent devant le Comité depuis quelque temps. Mais ce matin, nous sommes particulièrement heureux de pouvoir présenter la position du CN sur le projet de loi pour le transport du grain de l'Ouest.

J'ai à mes côtés l'honorable Jack Horner, président du conseil de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Il a aussi été membre du comité et il est également un producteur de l'Ouest. Peut-être pourra-t-il ajouter un élément que nous ne pouvons fournir, nous, les directeurs du CN.

Nous avons aussi à nos côtés, M. Ron Lawless, président et chef de l'exploitation des Chemins de fer nationaux du Canada; M. Doug Fletcher, vice-président des chemins de fer nationaux du Canada pour la région de l'Ouest; M. Doug Campbell, directeur de la planification du commerce du grain et M. Pierre Casgrain, directeur du service de la facturation du CN.

Étant le chef du transport par rail du CN et le directeur du CN le plus impliqué par le rapport Gilson sur le transport du grain, M. Lawless se fera le principal porte-parole du CN ce matin.

Avant d'appeler M. Lawless, cependant, je veux m'assurer que les membres du comité comprennent bien l'importance et le caractère urgent qu'a pour nous l'adoption du projet de loi C-155.

En termes simples, le projet de loi qui fait l'objet de votre attention est essentiel pour que le CN puisse respecter ses engagements nationaux dans les prochaines années. S'il n'est pas adopté, notre dette augmentera à 70 p. 100 au cours des cinq prochaines années. Aucune compagnie de chemin de fer,

[Text]

of this magnitude and remain viable. Financial markets would be closed to us, with the result that the double tracking of the west would be an impossibility without massive government subsidies equal to, and possibly greater than, the Crow payments contemplated in this bill.

To provide you with an even better perspective of the importance of the bill, I will make the point that, by itself, Bill C-155 does not provide the capital required for expansion in the west. Even with the passage of the legislation, we will still have to borrow on foreign markets an additional \$3.2 billion over the next five-year period.

What we have is really the building of another railway out west. The full potential of this is 25 to 50 years down the road, but we have to provide the up-front money right, now without an adequate return today or in the near future. We are building for 25 to 50 years ahead. There is no way we can do this with the earnings we now have in Canadian National. So either we have the kind of help contemplated in this bill, or we have to borrow beyond our means, and even that would not be enough.

I would like now, Mr. Chairman, to ask Ron Lawless to comment on the bill as it relates to CN Rail. I understand that you feel, and we agree, that it is not necessary for us to read the brief that has already been distributed to members of the committee.

The Vice-Chairman: That is correct, Dr. LeClair. We have your 13-page submission here and, since it has been distributed to every member, we would hope that the witnesses would simply summarize or condense and give a very brief review of what their main points are. Then we could have more time for questioning. It is understood that your brief will be appended to today's proceedings. Is it agreed by all members? Thank you very much.

Proceed, Mr. Lawless.

Mr. R. A. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railways): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to begin by noting that we have eagerly taken part in the public debate and the consultation process which has led to the tabling of this bill. The debate has gone on for many years now, and the consultation process has provided the opportunity for all of the many interests to be heard and heeded. Canadian National was a major participant in the Gilson process, and we joined with other interested parties in expressing views and comments on the various task force recommendations which now form the basis of the bill which is before this committee.

• 0940

Canadian National supports what has emerged. As you may have noted in the brief, we do have some concerns about the bill but the most important fact to note is that in reforming the Crow rate this bill provides a rational framework for more efficient and indeed more effective grain transportation. We

[Translation]

en fait aucune entreprise au monde, ne peut financer une dette de cette importance et rester viable. Les marchés financiers nous seraient fermés, avec le résultat qu'il serait impossible d'assurer la construction d'une deuxième voie ferrée dans l'Ouest sans subventions massives du gouvernement égales et peut-être même supérieures aux versements du Nid-de-Corbeau envisagés dans ce projet de loi.

Pour mieux vous faire comprendre l'importance du projet de loi, je fais remarquer que le projet en soi n'assure pas les fonds suffisants à l'expansion dans l'Ouest. Même avec son adoption, nous devrions emprunter encore 3.2 milliards de dollars sur les marchés étrangers au cours des cinq prochaines années.

Nous voulons construire une autre voie ferrée dans l'Ouest. Le plein résultat de cette entreprise ne se verra que dans 25 ou 50 ans, mais il faut payer maintenant, sans rentrées de fonds suffisantes dans l'immédiat. Nous devons construire pour le futur, 25 à 50 ans d'ici et il n'y a absolument pas moyen de faire cela avec les revenus actuels du Canadien National. Alors, nous obtenons l'aide prévue dans ce projet de loi ou encore, nous empruntons au-delà de nos moyens et même cela ne suffirait pas.

J'aimerais, monsieur le président, demander à M. Ron Lawless de commenter le projet de loi en ce qui touche le CN. Je crois comprendre que vous trouvez inutile que nous lisions le mémoire déjà remis aux membres du comité, et nous sommes bien de votre avis.

Le vice-président: C'est exact. M. Leclair. Nous avons ici votre mémoire de 13 pages et puisqu'il a été remis à chaque membre, nous aimerions que les témoins résument, condensent ou donnent un très bref aperçu des grandes lignes. Nous aurions alors plus de temps pour les questions. Il est entendu que votre résumé sera mis en annexe du compte rendu d'aujourd'hui. Est-ce que tous les membres sont d'accord? Je vous remercie beaucoup.

Je vous en prie, monsieur Lawless.

M. R.A. Lawless (président et directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais faire remarquer que nous avons participé activement aux débats publics et à la consultation qui a mené au dépôt de ce projet de loi. Le débat a duré beaucoup d'années et la consultation a permis à chacun des nombreux intéressés d'être entendu et écouté. Le Canadien National a joué un rôle important dans les travaux Gilson et nous nous sommes joints à d'autres intéressés pour exprimer nos vues et fournir nos commentaires sur les diverses recommandations du groupe de travail, lesquelles forment la base du projet de loi que le comité doit étudier.

La Compagnie des chemins de fer nationaux appuie ce qui en a découlé. Comme vous l'avez sans doute remarqué dans le mémoire, nous nous préoccuons du projet de loi, mais la chose la plus importante à signaler est que la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau permettra à ce projet de loi de donner une

[Texte]

deem this essential if Canada is to meet its commitments to increase grain shipments to world markets.

Our brief tries to make it clear that the proposed legislation does not represent a hand-out for the railways. In effect, the railways have for many years been subsidizing grain transportation. This bill relieves that situation and establishes a mechanism for compensation to the railways for the work we perform in handling grain. As the president remarked earlier, without a revised grain rate CN Rail will not be able to fulfil its transportation responsibilities in the years ahead. We are projecting total capital requirements of about \$10 billion over the next decade to satisfy those responsibilities.

Double track is an urgent priority between Edmonton and Vancouver at this moment and major planned improvements on our single track line to Prince Rupert are equally pressing. Before the end of the decade double track work will have to begin between Edmonton and Portage la Prairie, Manitoba, if we are to be able to move the traffic that we are now forecasting will be available.

Our brief also points out that this work will provide jobs for Canadians today and will ensure that western Canada is equipped to fulfil its growth potential. It is really gratifying to us that by providing a mechanism for the railways to receive payment for grain transportation the bill will substantially impact employment levels and create significant economic spin-off activity in the construction and railway supply industries for a lengthy period of time. A reliable and cost effective transportation system that results will allow Canadian grain to be sold anywhere in the world.

We have mentioned several concerns about the bill in our brief; adequate compensation, the investment criteria, the CN adjustment, tonnage guarantees and the addition of new commodities to the statutory list. We believe all of these issues require additional dialogue and hopefully understanding before they are enshrined in law. We are pleased to have this opportunity to answer your questions and we will be happy to elaborate on the CN brief that has already been presented. Thank you, Mr. Chairman, Mr. LeClair.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Lawless.

Mr. LeClair: With your permission, Mr. Chairman, I think Mr. Horner would like to say a few words. They were not planned but I think . . .

The Vice-Chairman: That is fine. Welcome Mr. Horner. We will be pleased to hear from you.

[Traduction]

armature rationnelle à un transport plus efficace, voire plus approprié des grains. Nous estimons que cela est absolument nécessaire si le Canada veut remplir ses engagements qui visent à accroître les expéditions de grains vers les marchés mondiaux.

Notre mémoire tente de faire apparaître clairement que la législation proposée ne constitue pas une aumône pour les compagnies ferroviaires. En réalité, ces compagnies ont, pendant de nombreuses années, subventionné le transport du grain. Le présent projet de loi allège cette situation et établit un mécanisme d'indemnisation destiné aux compagnies ferroviaires pour la manutention du grain que nous effectuons. Comme le président le disait précédemment, la compagnie des chemins de fer nationaux ne sera pas en mesure de remplir ses responsabilités de transport dans les années à venir si le taux de transport du grain n'est pas révisé. Nous prévoyons un investissement total de capital d'environ 10 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie pour que ces responsabilités soient effectivement remplies.

La construction de voies doubles entre Edmonton et Vancouver constitue pour le moment une priorité, tandis que des améliorations importantes planifiées de notre ligne simple menant à Prince Rupert sont également urgentes. À la fin de la présente décennie, la construction de voies doubles devra être commencée entre Edmonton et Portage la Prairie, Manitoba, si nous voulons être en mesure d'assurer le trafic ferroviaire que nous prévoyons maintenant.

Notre mémoire souligne également que ces travaux fourniront immédiatement des emplois aux Canadiens et assureront que l'Ouest canadien est équipé convenablement pour poursuivre sa croissance. Nous sommes très heureux de constater que grâce à l'établissement d'un mécanisme permettant aux compagnies ferroviaires d'être payées pour le transport du grain, le projet de loi aura un impact important sur les niveaux d'emploi et entraînera des retombées économiques considérables sur les industries de construction et d'approvisionnement en matériel ferroviaire pour une longue période. Le réseau de transport fiable et économique qui en résultera permettra de vendre le grain canadien partout dans le monde.

Nous vous avons également fait part, dans notre mémoire, de plusieurs de nos inquiétudes relatives au projet de loi; compensation adéquate, critères d'investissement, rajustement pour le CN, garanties de tonnage et addition de nouveaux matériels à la liste statutaire. Nous croyons que toutes ces questions doivent être analysées plus en détail et, nous l'espérons, mieux comprises avant qu'elles ne soient incluses dans la loi. Nous sommes heureux d'avoir eu la possibilité de répondre à vos questions de même qu'il nous fera plaisir de préciser le contenu du mémoire du CN qui a déjà été présenté. Merci, monsieur le président, monsieur LeClair.

Le vice-président: Merci, monsieur Lawless.

M. LeClair: Avec votre permission, monsieur le président, je crois que M. Horner aimerait ajouter quelques mots. Cela n'était pas prévu, mais je crois . . .

Le vice-président: D'accord. Bienvenue, monsieur Horner. Il nous fait plaisir de vous écouter.

[Text]

Mr. Jack Horner (Chairman of the Board, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. I would just like to say a couple of words.

Briefly, I find myself in a unique position, being a long-time western farmer and rancher and now Chairman of the Board of Canadian National Railways. A number of things have been said about the bill which I find quite interesting. Some have argued that the railways will be receiving too much money. Basically, looking at it from a railway point of view, it is not quite enough, as Mr. LeClair and Mr. Lawless have said. From a farmer's point of view I am pretty happy that the government is guaranteeing that much; I would not like to see it any less because if the government does not guarantee it eventually the farmer is going to have to pay it. The 10% limit the farmer will have on his rates—10% in relationship to the price of grain—is also a very good guarantee when one looks back over the historic factors of freight rates in relationship to the price of grain.

• 0945

The reduction of the cattle industry has been much played about in this committee and in western Canada. As I am involved in a family that is still actively engaged in the cattle business, it is interesting to note that right now in the Province of Alberta there is a fear that there will not be enough barley to sustain the feedlot industry that exists there right now. So you have to say to yourselves, why?

It is because the price is already too low and the farmers have chosen to grow rapeseed rather than barley. So that if you had a lower price for barley . . . which some advocate that the Crow rate, if it was done away with, would bring about—then you would have less barley growing and more rapeseed, perhaps, and more other products. So I think there is a bit of a myth that has been, just maybe, blown a little bit out of proportion.

The other factor that I do not think has come out is that in the cattle industry, last fall the Americans stopped the beef market, or the Canadian dressed beef, from moving into the United States I think at about the last quarter, at about 122 million pounds or something in that ballpark figure. In looking at export trends right now in this year, it is more than likely the Americans will stop it again.

So you say, if there was more beef produced where would it move to? It would have difficulty getting into the United States under present conditions, and of course Being a farmer who has to move his grain 50 miles to the railroad, I jealously protect and believe that the farmer needs the quota system. There are many farmers today that advocate the quota system could be done away with. I am not one of those, and I do not believe it is in the best interest of the agricultural community to see that done away with or to see a situation arise where the quota system could be severely injured or severe inroads made in it that would weaken it.

[Translation]

M. Jack Horner (président du conseil d'administration, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président. J'aimerais uniquement ajouter quelques mots.

Brèvement, je me retrouve dans une position unique puisque j'ai été pendant longtemps un agriculteur et un éleveur dans l'Ouest et que je suis maintenant président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Un certain nombre de choses relativement intéressantes ont été dites sur le projet de loi. D'aucuns ont estimé que les chemins de fer recevraient trop d'argent. Essentiellement, du point de vue de la compagnie, ce n'est pas suffisant, comme M. LeClair et M. Lawless le disaient. Du point de vue de l'agriculteur, je suis très satisfait du fait que le gouvernement ait donné autant de garanties; je n'aimerais pas qu'il en soit autrement parce que si le gouvernement ne garantit pas cet argent, les fermiers devront éventuellement payer la note. La limite de 10 p. 100 que le fermier aura sur ses taux, 10 p. 100 par rapport au prix du grain, constitue également une très bonne garantie lorsque l'on considère les facteurs historiques des taux de marchandises par rapport aux prix du grain.

Le ralentissement de l'industrie de l'élevage a souvent été soulevé dans ce Comité et dans l'Ouest du Canada. J'appartiens à une famille qui est encore active dans l'élevage et je trouve intéressant de constater que, maintenant, dans la province de l'Alberta, on craint de manquer d'orge pour nourrir le cheptel actuel. Vous devez donc vous demander pourquoi?

C'est parce que le prix est déjà trop bas et que les fermiers ont choisi de faire pousser du colza plutôt que de l'orge. Donc, si vous abaissiez encore le prix de l'orge, ce qui arriverait, selon certains, en abolissant le taux du Nid-de-Corbeau, vous auriez alors une réduction de la culture de l'orge et une augmentation de la culture du colza, peut-être, et d'autres produits. Je pense qu'il s'agit d'un mythe qui a été surexploité.

L'autre facteur dont on n'a pas parlé, je crois, c'est que, l'automne dernier, les Américains ont imposé un plafond de 122 millions de livres ou à peu près à l'importation du boeuf canadien, ou du boeuf apprêté au cours du dernier trimestre. En examinant les tendances de l'exportation pour l'année en cours, il semble plus que probable que les Américains vont imposer un nouveau plafond.

Alors vous vous dites, si on produisait davantage de boeuf, où est-ce que nous l'expédierions? Dans la situation actuelle, ce serait difficile de l'exporter vers les États-Unis et, évidemment, un fermier qui doit transporter son grain 50 milles jusqu'au chemin de fer, je défends jalousement le système des contingents et je crois que les fermiers en ont besoin. Il y a beaucoup de fermiers aujourd'hui qui prèchent l'abolition de ce système. Je ne fais pas partie de ceux-là. Je ne crois pas que cela serve les intérêts de la communauté agricole de le supprimer ni de se trouver dans une situation dans laquelle le système serait gravement compromis ou miné.

[Texte]

So, Mr. Chairman, just with those added remarks I thought that with my unique position I should pass those along to the committee. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Horner. I will now call on Mr. Jack Murta.

Mr. Murta: I would like to welcome you to the committee, gentlemen, and I hope that we have a very productive and fulfilling morning in discussing all aspects of this very important piece of legislation.

I would like to first get into an area that is of some concern, and this is the whole question of the cost of capital. Basically as I understand it, during the Gilson process, the process that took place prior to this particular piece of legislation, the railways or you people argued basically that the cost of capital that you would receive would be in the neighbourhood of some 25%. Gilson came out in the area of 21%.

Is it true to assume that at the present time the cost of capital would be in the neighbourhood of 18% and this is what you will be relying on, or based on, in this particular legislation?

Mr. Lawless: My understanding, in answer to that question, is that that is the CTC cost of capital that they use.

Mr. Murta: Could you explain now, for the committee members, the rationale behind your request for a 25% cost of capital and the steps that led up to the 18% figure that we are now dealing with at the present time? And your feeling as a company on that?

Mr. Lawless: Mr. Murta, this is a very technical question and one that has a lot of detail to it, and it is a very complex situation. We will try to answer that, and I am going to ask our Director of Costing, Mr. Pierre Casgrain, to comment and reply to your question.

Mr. P. H. B. Casgrain (Director, Canadian National Rail Costing): Mr. Murta, the cost of capital rate that you mentioned first, 25.43%, is that rate determined by Mr. Snavely as applying to year 1980. It represents a certain treatment of elements of the capital structure which is in certain ways slightly different from that accepted by the CTC in their own evaluation of the cost of capital rate of railways. So for the year 1980, the cost of capital rate determined by Mr. Snavely was somewhat higher than that determined by the CTC in that year. But the cost of capital rate has been going down each year since 1980 as a result of a reduction in the cost of capital generally, and that cost of capital moves more or less in the same fashion as the cost of debt moves. In a year where there are high interest rates, the value of both debt and equity is high, and as we see a lessening in the cost of capital, we would see a lowering of the cost of capital rate. To illustrate, the CTC itself has had rates that were around the 22% mark and are now at the 18% mark which is the figure which you cited correctly earlier. So there is a movement, year by year, in the cost of capital rate that is observed.

[Traduction]

Bref, monsieur le président, je crois que, vu ma position unique, je devais ajouter ces quelques remarques. Merci.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Horner. Monsieur Jack Murta.

M. Murta: Je tiens à vous souhaiter la bienvenue au Comité, messieurs, et j'espère que nous aurons une matinée productive en analysant tous les aspects de ce très important document législatif.

J'aimerais commencer par abroder une question assez préoccupante, soit toute la question du coût en capital. Essentiellement, comme je l'entends, tout au cours des travaux de la Commission Gilson, soit les travaux qui ont mené à ce projet de loi précis, les chemins de fer ou vous, messieurs, avez fait valoir que le coût du capital qui vous serait versé se situerait aux alentours de 25 p. 100. M. Gilson arrivait à 21 p. 100.

Avons-nous raison de supposer qu'à l'heure actuelle, le coût du capital serait de l'ordre de 18 p. 100 et que c'est sur ce chiffre que vous allez compter avec cette loi particulière?

M. Lawless: Je crois savoir, en réponse à votre question, qu'il s'agit du coût du capital calculé par le C.T.C.

M. Murta: Pourriez-vous expliquer pourquoi maintenant, pour la gouverne des membres du Comité, le raisonnement qui appuie votre demande pour un coût du capital de 25 p. 100 et comment on est arrivé au chiffre de 18 p. 100? Et comment la compagnie réagit-elle à cela?

M. Lawless: Monsieur Murta, il s'agit d'une question fort technique et qui a de très nombreuses ramifications et toute la situation est fort complexe. Nous allons tenter de répondre et je vais demander à notre directeur de la facturation, M. Pierre Casgrain, de répondre à votre question.

M. P.H.B. Casgrain (directeur de la facturation, CN): Monsieur Murta, le coût du capital que vous avez mentionné en premier, 25,43 p. 100, est le taux déterminé par M. Snavely et applicable à l'année 1980. Cela représente un certain traitement des éléments de la structure financière qui, à certains égards, est légèrement différente de celle qui a été acceptée par la CCT dans sa propre évaluation du taux de capitalisation des chemins de fer. Donc pour l'année 1980, le taux de capitalisation établi par M. Snavely était quelque peu supérieur à celui de la CCT pour cette année. Mais le taux de capitalisation a diminué chaque année, depuis 1980, en raison de la réduction du coût en capital en général, et celui-ci obéit à la même tendance que le coût d'endettement. Dans une année où, il y a des taux d'intérêt plus élevés, la valeur du capital-actions et de la dette est plus élevée, et comme nous observons une diminution du coût en capital, nous pourrions assister à une réduction du taux de capitalisation. À titre d'illustration, la CCT avait des taux qui s'élevaient autour de 22 p. 100 et qui sont maintenant à 18 p. 100, soit le chiffre que vous avez cité correctement plus tôt. On observe donc année après année, une fluctuation du taux de capitalisation.

[Text]

[Translation]

• 0950

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just on a point of clarification, if I could. When you refer to cost of capital, you are referring to return on investment. Is that correct?

Mr. Casgrain: We are not, no. We are referring to the economic cost of capital and this is the amount that the assets should earn in order for the . . .

Mr. Mayer: Which is return on investment.

Mr. Casgrain: The difference, if I may, is that the actual return on investment is a lesser figure for reasons such as the small revenue from grain currently.

Mr. Mayer: Okay.

The Vice-Chairman: Possibly just to follow up on what Mr. Mayer has asked, if you could outline the components basically that go into the cost of capital. I understand there are three main ones. One is the normalized maintenance; another is the agreement on assets; and the third is the uncertainty of products hauled. Is this correct?

Mr. Casgrain: No, those would not be the elements of cost of capital. The elements of cost of capital are essentially equity and debt, and then you have to decide to what you would apply that cost of capital rate. So what is being said is that the average economic cost of a dollar for a railway is 18%. Then you have to decide which asset worth a dollar is being used in the transportation of grain and how many one-dollar assets determine how much cost of capital, in dollar terms, grain should support.

Mr. Murta: And that is set out in this legislation at 18%?

Mr. Casgrain: That is correct. The latest determination of the CTC, which I believe is for the year 1983-1984, is 18%.

Mr. Murta: How does that relate to other commodities you would need to be moving?

Mr. Casgrain: That rate is a rate applicable to all of the investments of CN, whether they be for grain or for any product. It is a cost of capital rate and the amount of capital you apply to it is a separate thing. You assign a value to cars; you assign a value to locomotives, and the sum of that is the capital assigned to grain.

Mr. Murta: You are concerned in your brief over the question of the revenue holdback as it relates to investment. I understand that CN would like to see tonnage guarantees which would be a better method of ensuring, as far as you are concerned, an efficient handling system than the method that is being proposed. Could you elaborate on this question, or on your reasoning for that? How would that, in your opinion, guarantee the producer a more efficient or more reliable system? Would it help if we went to tonnage guarantees, for example, as an amendment to the legislation?

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

M. Mayer: Monsieur le président, me permettez-vous à titre d'éclaircissement. Lorsque vous faites état du coût en capital, vous voulez parler du rendement du capital investi. Est-ce exact?

M. Casgrain: Non. Nous faisons état du coût économique en capital et il s'agit de la somme que l'actif produirait en vue de . . .

M. Mayer: Ce qui est le rendement des investissements.

M. Casgrain: La différence, si vous permettez, est que le rendement des investissements est moindre pour des raisons comme les petits profits émanant des grains en cours.

M. Mayer: D'accord.

Le vice-président: Pourriez-vous, pour rester dans la voie de la question de M. Mayer, indiquer les éléments de base qui constituent le coût en capital. Il en existe trois principaux, si je comprend bien. L'un de ceux-là est l'entretien normalisé; l'autre est l'accord sur l'actif et le troisième est l'incertitude des produits transportés. Est-ce exact?

M. Casgrain: Non, il ne s'agit pas là des éléments du coût en capital. Les éléments du coût en capital sont essentiellement le capital-actions et la dette et vous devez décider où doit être imparti le taux de capitalisation. Donc il est dit que le coût économique moyen d'un dollar pour un chemin de fer est de 18 p. 100. Vous devez décider par la suite quelle valeur d'un dollar est utilisée pour le transport des grains et déterminer, en valeur monétaire, le montant du coût en capital que les grains doivent supporter.

M. Murta: Et cela est fixé dans cette loi à 18 p. 100?

M. Casgrain: C'est exact. Le taux le plus récent établi par la CCT, pour l'année 1983-1984, je crois est de 18 p. 100.

M. Murta: Et quelle est la relation avec les autres produits qu'il vous faut pour fonctionner?

M. Casgrain: Le taux est applicable à tous les investissements du CN, que ce soit pour les grains ou pour tout autre produit. Il s'agit d'un taux de capitalisation et le capital qui est imparti est un élément distinct. Vous attribuez une valeur aux wagons, aux locomotives, et la somme représente le capital attribué pour les grains.

M. Murta: Vous vous préoccupez dans votre mémoire de la question de la retenue des profits en fonction de l'investissement. Si je comprends bien, le CN préférerait les garanties sur le tonnage, ce qui serait une meilleure méthode d'assurer, du moins en ce qui vous concerne, un système efficace de manutention que la méthode proposée. Pourriez-vous élaborer sur cette question, ou sur votre raisonnement à cet égard? Comment cela, selon vous, pourrait-il garantir aux producteurs un système plus efficace ou plus fiable? Est-ce que cela aiderait si nous établissions des garanties sur le tonnage, par exemple, comme modification à la Loi?

Le vice-président: M. Lawless.

[Texte]

• 0955

Mr. Lawless: Mr. Murta, the concern we have about the criteria for investment goes something like this. We think that there are very good and adequate protections for the producer, the Wheat Board, and the various grain authorities with respect to the transportation of grain when you look at the sanctions and penalties that are there, under the performance guarantees.

One of the concerns we have is that the railway management should be free to invest where they think that investment should be made, to ensure that those guarantees can be kept. We would not want to get ourselves into a position where an artificial situation developed, saying that you must invest here, or you must invest there, or you must do this or do that— which really does not have any reflection on whether it affects our ability to move grain.

We really believe that there are adequate assurances in the area of the bill that covers performance guarantees which will protect the producer and protect the Wheat Board in insuring that the railways will move grain.

The spin-off, as I tried to say in my opening remarks, is that there will be substantial investment. There has to be substantial investment because of the forecasted tonnage that will be moving in western Canada, not only grain but all products. There is no question that the railways are going to have to make that investment.

The concern we have is that we might get tied to something that is really not necessary, particularly, for Canadian National, since our budgets are reviewed and approved by the government. It is right up front on what we are investing, when we are investing, why we are investing, and the money that will be spent each year. That is done well in advance of the yearly construction season. When our budgets are approved, we feel we have good and adequate protection for those who are concerned about whether the railways will be able to move grain or not.

Mr. Murta: You are happy, then, with the performance guarantees. You are satisfied that you can work within those guarantees.

Mr. Lawless: Yes. We are happy with the performance guarantees, but we do have some concerns there.

The railways are only one part of this chain, and we are very satisfied that, with the investments that we will be making, the productivity gains that we will be undertaking, the equipment that we have, and all of the things that go to make up a good transportation, including our yards and whatever, that we can perform.

But it is essential, I think, for this committee—and indeed others—to understand that we are only one part of that chain. The grain must be brought to elevators, it must be elevated, it must be loaded. It must then be transported to the port; it must be unloaded and then loaded on ships. I think it is absolutely essential that the same attention be paid to the

[Traduction]

M. Lawless: M. Murta, c'est à peu près cela notre préoccupation sur les critères d'investissement. Nous pensons qu'il existe de très bonnes protections pour le producteur, la Commission canadienne du blé et les diverses autorités concernant le transport des grains, lorsque vous jetez un coup d'oeil aux sanctions et pénalités au titre des garanties sur le rendement.

Nous pensons, c'est l'une de nos préoccupations, que la direction des chemins de fer devrait être libre d'investir où elle pense que cet investissement doit être fait, pour assurer le maintien de ces garanties. Nous ne voulons pas nous placer dans une position où se produirait une situation artificielle, indiquant que vous devez investir ici ou que vous devez investir là, ou que vous devez faire ceci ou cela, ce qui vraiment n'a aucune portée sur notre capacité à transporter les grains.

Nous croyons vraiment qu'il existe des assurances convenables dans la partie du projet de loi portant sur les garanties de rendement qui protégeront le producteur et protégeront la Commission canadienne du blé en vue d'assurer que les chemins de fer transporteront des grains.

Le problème, comme j'ai essayé de le souligner dans mes remarques préliminaires, est que il y aura un investissement considérable en raison du tonnage prévu qui sera transporté dans l'Ouest du Canada, non seulement pour les grains, mais pour tous les produits. Il n'est pas question que les chemins de fer fassent cet investissement.

Nous pourrions nous lier à quelque chose qui n'est pas vraiment nécessaire, et c'est de qui nous préoccupe, particulièrement pour le CN, puisque nos budgets sont révisés et approuvés par le gouvernement. cela se répercute sur le type d'investissement, le moment et la raison de l'investissement et sur l'argent qui sera dépensé chaque année. Ceci se passe bien avant la saison annuelle de la construction. Lorsque nos budgets sont approuvés, nous estimons que nous avons une bonne protection pour ceux qui se demandent si les chemins de fer seront en mesure de transporter ou non des grains.

M. Murta: Vous êtes donc satisfait des garanties sur le rendement. Vous êtes convaincu de pouvoir travailler dans le cadre de ces garanties.

M. Lawless: Oui. Nous sommes satisfaits des garanties sur le rendement, mais nous avons quelques préoccupations à cet égard.

Les chemins de fer ne sont qu'une partie de cette chaîne, et nous sommes persuadés que, grâce aux investissements qui seront faits, aux gains de productivité que nous réaliserons, à l'équipement que nous avons et toutes les choses qui constituent un bon réseau de transports, y compris nos dépôts et tout le reste, nous pouvons réussir.

Mais il est essentiel, je pense, pour ce comité, et en fait d'autres, de comprendre que nous ne sommes qu'un maillon de cette chaîne. Les grains doivent être transportés jusqu'aux éleveurs, ils doivent être montés et chargés. Ils doivent être ensuite transportés jusqu'au port; ils doivent être déchargés et chargés ensuite à bord des bateaux. Je pense qu'il est absolu-

[Text]

other parts of that system. If Canadians are going to get their grain to the marketplace, we should not just concentrate on the railway portion of that move.

We are really satisfied that we have the mechanism to do what we are supposed to do, and we can live with those guarantees, and we will live with those guarantees.

Mr. Murta: Thank you.

The Vice-Chairman: You are through?

Mr. Mazankowski: Point of clarification, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The witness said that the cost of capital was something in the order of 18%. As a matter of clarification, I refer to the minister's statement where he responded to the Gilson report and based his federal expenditures from 1982-1983 to 1985-1986 on the basis of 20.5% cost of capital and 20% contribution to constant costs.

• 1000

Now, you said that the figure contained in the bill is 18%. I would just like that clarified. My understanding is that the 20.5% cost of capital, as ruled by the CTC, and as referred to in the minister's statement of February 1, 1983, still holds. The new rate may very well be 18%, but I do not think, with respect, that it is incorporated into this bill. My understanding is that it is 20.5%, and I would like that clarified.

Mr. Casgrain: Could we provide a clarification on that?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Casgrain: Indeed, the figure of 20.5% is also a CTC determined figure and applies to the year 1981-1982. As I indicated earlier, there has been a downward trend in the cost of capital, which has followed the downward trend in interest rates that everybody has been able to observe. I do not quite recall exactly, but I believe the 20.5 is an average of a yearly rate of 21%, 21.2%, and 20%.

Mr. Mazankowski: You are still not clarifying it. I have a document here which says the federal government is prepared to commit itself to x number of dollars between the years 1982-1983 and 1985-1986, based on 20.5% capital cost. Is that correct?

Mr. Casgrain: That is correct, sir. The commitment was based on the figures that applied to the crop year, 1981-1982. The commitment was made on that basis. For that year, there were so many tonnes moved; the cost of capital was 20.5%.

Mr. Mazankowski: So, in other words, if the cost of capital, as ruled by the CTC, for this current year is 18.5%, the railways are gaining an advantage of 2% return on capital.

[Translation]

ment essentiel que la même attention soit accordée aux autres parties de ce système. Si les Canadiens doivent avoir leur grain sur les marchés, nous ne devrions pas nous concentrer uniquement sur la partie des chemins de fer.

Nous sommes vraiment convaincus d'avoir les mécanismes qui nous permettent de réaliser ce que nous sommes censés faire et que nous pouvons nous accommoder de ces garanties, et c'est ce que nous ferons.

M. Murta: Merci.

Le vice-président: Avez-vous fini?

M. Mazankowski: Juste une précision, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le témoin a dit que le coût en capital était d'environ 18%. J'aimerais avoir des précisions en ce qui concerne l'exposé du ministre au sujet du rapport Gilson; pour les dépenses du gouvernement fédéral de 1982-1983 à 1985-1986, il s'est fondé sur un coût en capital de 20.5 p. 100 et une contribution de 20 p. 100 aux coûts constants.

Or, vous avez dit, que le projet de loi mentionnait un taux de 18 p. 100. J'aimerais simplement avoir des précisions. Je crois savoir que le coût en capital de 20.5 p. 100 établi par la Commission canadienne des transports et mentionné dans le rapport du 1^{er} février 1983 du ministre est encore en vigueur. Le nouveau taux est peut-être bien de 18 p. 100, mais je ne pense pas, sans vouloir vous offenser, que ce taux figure dans le projet de loi. J'aimerais que vous confirmiez si le taux est toujours de 20.5 p. 100.

M. Casgrain: Pouvons-nous apporter des précisions?

Le vice-président: Oui.

M. Casgrain: En effet, le taux de 20.5 p. 100 a également été fixé par la CCT pour l'année 1981-1982. Comme je l'ai mentionné antérieurement, il y a eu tendance à la baisse en ce qui concerne le coût en capital entraîné par la réduction des taux d'intérêt qui a été constatée par tous. Je ne me souviens pas exactement, mais je crois que le taux de 20.5 p. 100 constitue une moyenne des taux annuels de 21 p. 100, 21.2 p. 100 et 20 p. 100.

M. Mazankowski: Ce n'est pas une précision. J'ai en main un document, selon lequel le gouvernement fédéral est prêt à consacrer un nombre x de dollars pour la période de 1982-1983 à 1985-1986 en se fondant sur un coût en capital de 20.5 p. 100. Est-ce exact?

M. Casgrain: C'est exact, monsieur. Le gouvernement fédéral s'est fondé sur les chiffres de l'année-récolte de 1981-1982. Voilà d'où vient ce chiffre. Au cours de 1981-1982, un certain nombre de tonnes ont été transportées et le coût en capital était de 20.5 p. 100.

M. Mazankowski: En d'autres termes, si le coût en capital, établi par la CCT pour l'année en cours, est de 18.5 p. 100 les sociétés ferroviaires jouissent d'un taux de rendement du capital de 2 p. 100.

[Texte]

Mr. Casgrain: Could we clarify that, sir? No. Each year, as per the bill, the cost of capital will be determined by the CTC. Each year that the cost of capital goes down . . .

Mr. Mazankowski: But you just said you were using an average of 20.5% over that period of years, 1982-1983 and 1985-1986.

Mr. Casgrain: Over two calendar years, in order to translate into a crop year. The CTC determines the cost of capital on a calendar year, which is what our statements are on, and then, for purposes of the bill, converts that into crop year cost of capital rates. Indeed, the cost of capital rate for the year in which the commitment was made is 20.5 and the cost of moving grain in 1983-1984 will only reflect a cost of capital of 18, or whatever the CTC determines for that year.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Casgrain: No more.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Madame Côté, sil vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord remercier les représentants du CN d'être avec nous aujourd'hui et les remercier tout spécialement pour leur présentation qui est extrêmement intéressante.

Moi aussi, j'aurais quelques questions sur l'établissement des coûts par rapport au paiement statutaire que le gouvernement s'apprêterait à décréter pour le transport des céréales. Je pense que c'est M. Lawless qui nous a dit qu'il n'était qu'un des maillons de la chaîne du transport des céréales. Par ailleurs, on nous dit que vous jouez le rôle le plus important. Le gouvernement et les compagnies de chemin de fer veulent améliorer le service. On nous dit parfois que la subvention qui serait consentie est excessive, alors que vous nous dites que ce n'est pas le cas.

Vous nous avez donné des renseignements à ce sujet, mais pourriez-vous ajouter un dernier mot? Que pensez-vous de la participation du gouvernement à l'aide qui vous sera accordée pour améliorer le transport des céréales? Vous connaissez les propos que M. Horner a tenus. Il disait que certaines céréales n'avaient même pas été transportées, à cause des services qui étaient offerts. Avons-nous manqué quelques ventes à cause du système de transport? Peut-être que j'ai mal compris.

• 1005

De toute façon, j'aimerais savoir si vous trouvez que la subvention est suffisante et vous permettra de donner le service. Trouvez-vous que la loi est trop contraignante en ce qui concerne les renseignements que vous devrez fournir à la Commission canadienne des transports pour établir les tarifs pour les producteurs de céréales?

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: There are two questions, I think, that are being asked here. One is a question about the ability of the railways to move the traffic. The other one is, does this bill

[Traduction]

M. Casgrain: Pouvons-nous apporter des précisions, monsieur? Non. Chaque année, d'après le projet de loi, la CCT déterminera le coût en capital. Chaque année que le coût en capital subit une baisse . . .

M. Mazankowski: Mais vous venez de préciser que vous avez recours à une moyenne de 20.5 p. 100 pour la période de 1982-1983 à 1985-1986.

M. Casgrain: Il s'agit de deux années civiles, puisqu'il faut se fonder sur les années-récoltes. La CCT détermine le coût en capital d'une année civile, et voilà sur quoi se fondent nos calculs, et par la suite, aux fins du projet de loi, on calcule le coût en capital de l'année-récolte. En effet, le coût en capital prévu au moment de l'établissement était de 20.5 p. 100 et en ce qui concerne le coût de transport des céréales de 1983-1984, le coût en capital sera de 18 p. 100 ou de tout autre taux déterminé par la CCT.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Casgrain: J'ai terminé.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. President.

First, I would like to thank the representatives of CN for coming here today and thank them especially for their very interesting presentation.

I would also like to ask a few questions concerning the establishment of costs with respect to the statutory payment that the government is ready to rule for the transport of grains. I think it was Mr. Lawless who said that he was but a link in the chain of the grain movement. Furthermore, we are told that you play the most important role. The government and the railways want to offer better services. We have heard from certain people that the subsidies are excessively high, but you tell us that that it is not such the case.

You have given us certain clarifications, but could you tell us a bit more? What is your opinion concerning the support the government will give you for improving grain transport. You heard Mr. Horner's comments. He said that certain grains had not even been moved because of the limited services. Were you not able to make certain sales because of the transport system? I might have misunderstood.

In any case, I would like to know if you think that the subsidies will be sufficient and will allow you to provide the needed services. Do you feel that the bill is too restricting about the information you will have to give to the Canadian Transport Commission for the purpose of establishing the rates which will be paid by grain producers?

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je crois que vous me posez deux questions. L'une concerne la capacité de transport des sociétés ferroviai-

[Text]

provide us with an adequate level of rate to perform that service?

Our concern, and the one that we have expressed in the brief, is that it is barely adequate. The government had a costing study done several years ago. That study was updated several times and that costing situation was thoroughly discussed during the Gilson process. During that process, while the Snavelly levels of costs were not accepted—as a matter of fact, they were reduced—we fully supported and still do support that the Snavelly study accurately reflects the costs that the Canadian National, and indeed the Canadian Pacific, have for moving grain.

Since those studies were done and given to Transport Canada, the Gilson process took place and task forces were brought into play to deal with the various factors. Those costs and this bill reflect a much lower level of cost than was recommended by the Snavelly commission. Our concern, of course, is first of all that the costs that we think are applicable are now eroded considerably and we would be very concerned if through this process, or indeed any other process that culminated in the final passage of the bill, it resulted in those costs being further eroded.

We are in the position of saying that what the bill will provide at the moment is barely adequate, but it is adequate. We accept that, but we felt and do feel that we must reflect the fact that there were some experts put together to study this situation and determine what the actual costs were, and the bill in its present form is certainly not accepting those costs as the one that we are incurring. So that is what we meant by "barely adequate".

We do feel that with this infusion of revenue for the railways, as a result of this bill, that we will be able to provide the services that are necessary to move the grain. If one looks at the services that are being provided now, they are very good. As a matter of fact, I am not aware of any complaints anywhere in the system at the moment that we are not moving the grain efficiently. This comes about as a result of the situation we all find ourselves in in the transportation business today, where the economy is not generating traffic like it did in 1980-1981.

However, when the economy returns to its normal levels and normal traffic offerings are again available to us, I am sure that without the means of increasing our capacity on the railway in western Canada, we probably would again have difficulty in moving all the tonnage that is available to us, including grain.

• 1010

I might say that, from some statistics we have, we are moving considerably more grain in 1983 than we did in 1982; and we moved more grain in 1982 than we did in 1981. As a matter of fact, we are about 27% ahead of the 1975 and 1976 crop year right now.

Le vice-président: Madame Côté.

[Translation]

res. Vous voulez également savoir si le tarif prescrit par le projet de loi nous permettra d'assurer les services?

Comme nous l'avons précisé dans le mémoire, selon nous, le tarif est tout juste suffisant. Il y a plusieurs années, une étude des coûts a été effectuée pour le compte du gouvernement. Les données ont été mises à jour plusieurs fois, et la situation des coûts a été étudiée de façon systématique au cours de l'analyse du rapport Gilson. Au cours de cette analyse, bien que les coûts établis par Snavelly n'aient pas été acceptés, soit dit en passant, ils ont été réduits, nous croyions fermement à l'époque comme nous le croyons toujours que l'étude Snavelly donne les coûts précis du transport des céréales du CN ainsi que du CP.

Depuis le moment où ces études ont été soumises à Transport Canada, l'étude Gilson a été effectuée et des groupes de travail ont été chargés d'analyser les divers facteurs qui entraient en jeu. Les coûts dont nous parlons et les coûts précisés dans le projet de loi sont beaucoup moins élevés que les coûts recommandés par la Commission Snavelly. Nous nous préoccupons bien sûr tout d'abord du fait que les coûts réels ont été réduits de manière considérable, et nous craignons de nous retrouver dans une situation fort précaire si les tarifs étaient davantage réduits à cause de l'adoption du projet de loi.

Nous sommes en mesure de préciser que les tarifs prévus par le projet de loi sont tout juste suffisants. Nous acceptons ces conditions, mais nous désirons souligner le fait que le projet de loi actuel ne reflète certainement pas nos coûts réels qui ont également été déterminés par le groupe d'experts chargé d'étudier la situation. Voilà ce que nous entendons par des tarifs «tout juste suffisants».

Nous croyons que grâce à cette augmentation de revenu des sociétés ferroviaires prévue par le projet de loi, nous serons en mesure d'assurer les services nécessaires concernant le transport des céréales. Les services offerts actuellement sont très satisfaisants. En fait, à ma connaissance, aucun secteur ne se plaint actuellement de l'inefficacité du transport des céréales. Ceci est dû au fait que la situation économique des transports n'est pas ce qu'elle était en 1980-1981.

Toutefois, lorsque l'économie sera rétablie et que les besoins de transport auront atteint le même niveau qu'antérieurement, je suis certain que si nous ne sommes pas en mesure d'améliorer la capacité de transport des sociétés ferroviaires dans l'Ouest du Canada, nous aurons sans doute des difficultés à assurer tous les services nécessaires, dont le transport des céréales.

Si l'on veut, d'après les statistiques que nous possédons, nous transportons beaucoup plus de céréales en 1983 qu'en 1982; et nous transportons plus de céréales en 1982 qu'en 1981. En fait, nous sommes à l'heure actuelle environ 27 p. 100 en avance sur la saison 1975 et 1976.

The Vice-Chairman: Mrs. Côté.

[Texte]

Mme Côté: Je vous demandais aussi si vous trouviez que les exigences du projet de loi sont fortes quant aux documents ou aux preuves que vous devrez soumettre à la Commission canadienne des transports pour établir le tarif qui sera payé par les producteurs de céréales. Est-ce que vous trouvez que le système est trop complexe?

Mr. Lawless: No, I do not think we find the system too sophisticated or too complicated. We have already mentioned our concern about the necessity, through legislation, of the investment aspect of the bill. We think we can live with the other aspects of it without too much trouble.

Mme Côté: J'aurais maintenant une question sur les autres intervenants dans le transport des céréales. Vous dites que vous êtes un de ces intervenants, mais qu'il y en a d'autres aussi. Vous parlez du transport des grains aux terminaux, par exemple. Auriez-vous des commentaires à nous faire là-dessus ou des conseils à nous donner? Comment devrions-nous intervenir auprès des autres intervenants dans le transport?

Mr. Lawless: I would hope that this committee, if they have the opportunity, will be able to deal with the producers and the elevator operators and, indeed, those who are responsible for unloading at the port, and perhaps I could give you an example of what my concerns would be.

The railway operates seven days a week, 24 hours a day. There are other actors, as you call them in the piece, who work five days a week, eight hours a day. It is absolutely essential that if the system we are developing is going to be efficient, all systems in the chain work at the same pace, at the same level. We would be very concerned if there were not either some dialogue or some discussion with those other players in the piece to ensure that they understand the role they are going to have to play, whether there can be some incentive or encouragement for them to improve their facilities and reach the same level of efficiency that the railways have reached and will improve on in the future.

We have talked about such things as car cycles, where cars sit on the west coast, maybe in the numbers of 1,000 or better. They sit there for days and days and days while ships are not available, or elevator space is not available to unload.

On the commercial side of life, we have a demurrage situation where shippers who unduly delay cars are penalized through demurrage. This does not apply to grain at the present time.

I have mentioned the hours of operation and the days of operation. Indeed, all of those areas should be addressed, it seems to me, if we are going to make sure that this transportation system we are developing is adequate.

Le vice-président: Oui, monsieur Dubois.

M. Dubois: J'aimerais avoir une précision.

En ce qui concerne l'expédition des céréales, vous dites qu'il y a des délais lorsque les wagons sont à la disposition des fermiers. Ces choses-là sont revenues souvent dans les discus-

[Traduction]

Mrs. Côté: I was also asking you if you think that the bill requirements are too strict as to the documents or evidence that you will have to submit to the Canadian Transport Commission for the purpose of establishing the rate that the producers will have to pay. Do you think that the Bill is too complex?

M. Lawless: Non, je ne crois pas que nous trouvions ce système trop sophistiqué ou trop compliqué. Nous avons déjà souligné notre préoccupation relativement à la nécessité, par l'entremise de lois appropriées, de l'aspect investissement de ce projet de loi. Je crois que nous pouvons nous accommoder des autres aspects de ce projet de loi sans trop en souffrir.

Mrs. Côté: I would now have a question about the others involved in the grain transportation. You say you are one of them, but that there are others. For example, you talked about moving the grain to the terminals. Would you like to comment on this or to give us some advice. How should we approach the other people involved?

M. Lawless: J'ose espérer que les membres de ce comité, s'ils en ont la possibilité, pourront discuter avec les producteurs et les exploitants d'élévateurs à grain et, bien sûr, avec tous ceux qui sont responsables du déchargement dans le port et je pourrais peut-être même vous donner un exemple de ce que j'aimerais savoir.

Les chemins de fer fonctionnent sept jours par semaine, 24 heures par jour. Il y a d'autres acteurs, comme vous les appelez dans cette pièce, qui travaillent cinq jours par semaine, huit heures par jour. Il est donc absolument essentiel que, si nous voulons que le système que nous mettons actuellement sur pied soit efficace, tous les éléments de la chaîne travaillent au même rythme, au même niveau. Nous serions très déçus s'il n'y avait pas de dialogue ou au moins des discussions avec ces autres acteurs afin de s'assurer qu'ils comprennent bien le rôle qu'ils doivent jouer, s'ils n'étaient pas encouragés d'une certaine façon à améliorer leurs installations et atteindre le même niveau d'efficacité que le transport ferroviaire et à continuer à progresser dans l'avenir.

Nous avons parlé de bien des choses comme les wagons qui sont bloqués sur la côte ouest, un millier d'entre eux ou plus. Ils attendent là des jours et des jours qu'un bateau arrive, ou qu'il y ait de la place dans les silos pour décharger.

Du point de vue commercial, nous avons les surestaries imposées à l'armateur en cas de retard dans le chargement ou le déchargement. Cette mesure ne s'applique malheureusement pas au transport des grains actuellement.

J'ai également parlé des heures et des jours de travail. En fait, tous ces domaines doivent être étudiés, il me semble, si nous voulons nous assurer que le système de transport que nous sommes en train de mettre sur pied sera adéquat.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: I would like to have a piece of information.

With regard to the shipping of grain, you say that there are delays when the cars are put to the farmers' use. Those things have often been said in the discussions that preceded the study

[Text]

sions qui ont précédé la présentation du projet de loi. On disait que lorsque les producteurs demandaient un wagon, le wagon restait là pendant quelques jours ou parfois même pendant quelques semaines. C'est peut-être exagéré de dire quelques semaines, mais de toute façon, cela coûtait beaucoup d'argent, le système était inefficace et il fallait remédier à cette chose-là. Vous venez de parler de cet aspect.

• 1015

Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'avoir une pénalité dans les cas de retard de livraison? J'aimerais que vous me clarifiez cette question-là.

Mr. Lawless: That is what I was referring to when I suggested that in our dealings with other customers there is demurrage on cars when they are delayed. At the moment, in the system we operate under, we are not allowed to assess demurrage on cars that have grain in them. We think that perhaps is one possibility for the future. To ensure that cars keep moving and they do not become warehouses or storage bins, if you will, we should consider assessing demurrage. The president suggests I define demurrage. This is a penalty that is applied on a car-day basis; if the car is delayed beyond a certain period of time—48 hours usually.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Une dernière question, madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, merci. Je voudrais savoir si vous avez eu des rencontres à huis clos avec M. Gilson pendant la préparation de son rapport. Je pense qu'on a beaucoup discuté de cette question de l'utilisation des wagons, tant par les producteurs que par les transporteurs intermédiaires. Est-ce que vous en êtes arrivés à une forme d'entente? Est-ce que vous avez très bien cerné le problème? Que pensez-vous de la pénalité qu'on a mentionnée et dont vous serez victimes si le CN n'améliore pas le service? Est-ce qu'on ne devrait pas penser aux autres intermédiaires dans le transport, et de quelle façon?

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: To answer the first part of your question, as a railway we were invited to participate in the Gilson process. I personally, along with several of the officers who are at this table, attended every one of the meetings which Dr. Gilson had with the grain producers and the other participants in the grain business. So there was a lot of dialogue and an opportunity to make all of the points that we are making here.

Of course in the brief that we submitted to the Gilson study, most of these areas were covered, so there was adequate opportunity in every sense of the word to have input into the process. I am happy to say that some of the recommendations which were made by the railways were adopted. Others were not. In the Gilson Report, most of those areas were covered, and he indicated why he accepted recommendations and, in

[Translation]

of the Bill. It has been said that when the producers were asking for a car, it was sitting there for days, sometimes for weeks. It is perhaps exaggerated to say weeks, but anyway, it was very expensive, the system was not efficient and we had to do something about it. You just talked about this aspect.

Could there not be a sort of penalty in the case of a delivery delay? I would like you to clarify this question.

M. Lawless: C'est ce dont je voulais parler lorsque je mentionnais les surestaries que devaient payer les clients lorsque les wagons étaient retardés. Actuellement, d'après le système actuel, nous ne pouvons pas évaluer de surestaries sur les wagons contenant des céréales. Nous croyons que c'est là une des possibilités à étudier pour l'avenir. Nous devrions étudier la possibilité d'évaluer la surestarie en vue d'assurer que les wagons sont toujours en mouvement et qu'ils ne deviennent pas des entrepôts ou des silos. Le président me demande de définir les surestaries. C'est en réalité une pénalité calculée en fonction des jours de retard pour le déchargement ou le chargement d'un wagon, lorsque le déchargement ou le chargement de ce wagon est retardé d'au-delà d'une période donnée—généralement 48 heures.

Le vice-président: Merci beaucoup.

One last question, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. I would like to know if you had private meetings with Mr. Gilson when he was preparing his report. I think we have discussed a great deal this question of cars' utilization, both by the producers and the intermediate shippers. Have you reached a kind of agreement? Have you well defined the problem? What do you think about the penalty mentioned and that you will have to pay if the CN does not improve its service? Should we not think about the other intermediaries in the transportation industry, and in what way?

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Pour répondre à la première partie de votre question, en tant que compagnie de chemin de fer, nous avons été invités à participer au processus Gilson. Personnellement, ainsi que plusieurs des représentants ici présents, j'ai assisté à toutes les réunions que M. Gilson a tenues avec les producteurs de céréales et autres participants dans l'industrie des céréales. Il y a donc eu de nombreux dialogues et tout le monde a eu la chance de soulever les points que nous exposons ici aujourd'hui.

Evidemment, la plupart de ces domaines sont couverts dans le mémoire que nous avons présenté au cours de l'étude Gilson et ainsi tout le monde avait la possibilité, dans toute l'acception du terme, de faire ces recommandations qui ont été faites par les compagnies ferroviaires ont été adoptées. D'autres ne l'ont pas été. Dans le rapport Gilson, la plupart de ces secteurs étaient couverts et ce rapport indiquait pourquoi il acceptait

[Texte]

some cases, why he did not. I would say it was a good opportunity for us to put our case forward. We did that, and I think the Gilson report reflects the views of most of the participants in that process.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I will now recognize Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I resent to some degree the almost inflammatory terms used by Canadian National—such things as survival, and what not—to try to create some kind of a crisis atmosphere with the Canadian public on this matter. It seems to me such statements are some kind of breach of public trust on the part of CN management, contrary to its mandate to provide service to the Canadian people.

• 1020

Be that as it may, the claims by CN about how poorly treated they are, revenue shortfall and whatnot, the people of Canada have been very kind and generous to Canadian National over the years, \$1,188 million of their debt transferred to equity or 4% stock, which relieved CN of the interest charges on those debts. That was in 1952 and 1977. In 1937, \$1,167 million in stocks and bonds and interest charges eliminated, taken over by the people of Canada; a total relief to Canadian National since 1937 of \$2,355 million, which I submit would be costing them something in the order of \$150 million to \$200 million a year at least in interest charges. Some of that was not CN's fault, some of it was debt they inherited from bankrupt railroads, the building of which the taxpayers paid all or most of; the Grand Trunk, the Grand Trunk Northern, the Inter-Colonial Railroad, all of which CN inherited, and the taxpayers paid most of building that. Plus, Mr. Chairman, the CNR's share of \$1,580 million, \$580,700,000 paid out since 1970; boxcar repairs, branch line subsidies, branch line rehabilitation, hopper cars. And you could add to that the interest charges that saves the railroad had it had to buy the hopper cars. I find their tears would be more fitting coming from a crocodile.

Mr. Chairman, I would like to refer to the brief: At page 4, you say:

Resolution of the Crow problem, therefore, will allow a significant increase in our capital expenditures, raising substantially the amount CN Rail can invest in plant expansion.

Now, your 1981 annual report says CN invested \$511 million, which in 1982 dollars would be \$637 million. In your January 28 letter of this year, to Mr. Pepin, CN says it will invest \$491.6 million in 1983 if the Crow is resolved. Now, that is actually a reduction of 23% from the investment you did in 1981. So how can you call what you do in 1983 an increase in investment?

[Traduction]

les recommandations, et dans d'autres cas, pourquoi il ne les acceptait pas. Je puis dire que cette étude nous a fourni l'occasion de faire valoir notre point de vue. Nous l'avons fait et je crois que le rapport Gilson reflète bien les vues de la plupart des participants à ce sujet.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'apprécie guère les termes presque provocateurs utilisés par les Chemins de fer nationaux du Canada—des choses comme survie, et autre—afin de créer un genre d'atmosphère de crise à ce sujet chez le public canadien. Il me semble que de telles affirmations constituent en quelque sorte un abus de confiance de la part de l'administration du CN, contrairement à son mandat qui est de fournir un service au peuple canadien.

Quoique dise le CN sur la façon dont il est traité, sur ses déficits et je ne sais quoi d'autre, il n'en reste pas moins que les Canadiens ont été très bons et très généreux pour le Canadien National au cours des ans, 1,188 millions de dollars des dettes ayant été transformées en capitaux propres ou en actions à 4 p. 100, ce qui l'a libéré des frais d'intérêt. C'était en 1952 et en 1977. En 1937, 1,167 millions de dollars en actions et en obligations et les frais d'intérêt ont été éliminés, absorbés par les Canadiens; ce qui fait, depuis 1937, une somme totale de 2,355 millions de dollars, somme qui je suppose coûterait au CN quelque chose comme 150 à 200 millions de dollars au moins d'intérêt par année. Bien sûr, tout n'est pas de la faute du CN, une partie de ces sommes sont des dettes héritées des sociétés de chemins de fer qui ont fait faillite mais que les contribuables avaient financées comme le Grand Trunk, le Grand Trunk Northern, le Inter-Colonial Railroad, toutes compagnies dont le CN a héritées et qui avaient en grande partie été payées par les contribuables. A cela, monsieur le président, il faut ajouter la part du CN de 1,580 millions de dollars, dont 580,700,000 de dollars ont été payés depuis 1970; réparations de wagons couverts, subventions pour les voies de service, réparation des voies de service, wagons-trémies. Et on peut ajouter à cela les frais d'intérêt qu'économise la compagnie si elle avait eu à acheter les wagons-trémies. Je crois que les larmes qu'elle vient verser ici sont davantage des larmes de crocodile.

Monsieur le président, je me reporte au mémoire, à la page 4 où il est dit:

La solution du problème du Nid-de-Corbeau, par conséquent, nous permettra d'augmenter considérablement nos dépenses de capital, et donc le montant que le CN peut investir dans l'expansion de ses installations.

Il est dit que le rapport annuel de 1981 que le CN a investi 511 millions de dollars, ce qui, en 1982 représente 637 millions de dollars. Dans votre lettre du 28 janvier de cette année à M. Pepin, vous dites que le CN investira 491.6 millions de dollars en 1983 si le problème du Nid-de-Corbeau est résolu. Il s'agit donc en réalité d'une réduction de 23 p. 100 par rapport aux investissements de 1981. Comment, alors, pouvez-vous appeler

[Text]

I am sorry, Mr. Chairman, a slight correction. The 1981 investment of \$511 million translates to \$637 million in 1983 dollars, not 1982 dollars. So what you are proposing to invest in 1983 dollars is \$140 million or so less than what you invested in 1981.

If they would like to take some time to check my figures, Mr. Chairman, I can go on to another question if they want to answer that one later.

The Chairman: All right. Do you wish to do that?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, could we have a few minutes to find the exact figures so we can answer the question as truthfully as we can?

The Vice-Chairman: Will you have someone do that, and let Mr. Benjamin proceed to a second question? Your second question, Mr. Benjamin.

• 1025

Mr. Benjamin: You are telling us about the billions you will invest over the next ten years. But in your letter to Mr. Pepin, you say a final review of those investment plans will be made at the end of 1983, which one can only presume means that you have an option to reduce these investments from time to time or at any time after the Crow rate is gone. So what guarantee do grain producers, the government or anybody else have that you are going to continue a rate of investment that will do that complete job of upgrading and modernizing your tracks and your expanded rail system and the rest of your plant?

Should I just keep asking questions, I suppose?

The Vice-Chairman: No. I think we will lose track of them, sir.

Mr. LeClair: I am trying to find the exact quote in the letter, which I have in front of me, that Mr. Benjamin is quoting from.

The Vice-Chairman: Okay, we will bear with you for a second.

Mr. Lawless: Perhaps we could attack it this way. I am not aware of the \$511 million, but \$491.6 million that we indicated we were going to spend in 1983 is our capital budget for that year. And included in that, of course, is substantial money for capital expansion. And indeed, when the economy did hit the skids we looked at our situation and indeed we decided not to spend as much money as we originally had intended to spend. However, it in no way affected our ability to move grain or any other product, and our capital investments are based on making sure that we still have that ability to move the traffic.

[Translation]

ce que vous faites en 1983 une augmentation de vos investissements?

Je suis désolé, monsieur le président, j'aimerais apporter une légère correction. Les investissements de 511 millions de dollars en 1981 équivalent à 637 millions de dollars de 1983 et non en dollars de 1982, donc, ce que vous prévoyez investir en dollars de 1983, est inférieur de plus ou moins 140 millions de dollars à ce que vous investissiez en 1981.

Si ces personnes désirent quelque temps pour vérifier mes chiffres, monsieur le président, je peux passer à une autre question en attendant qu'elles répondent à celle-ci.

Le président: C'est bien. Cela fait-il votre affaire?

M. LeClair: Monsieur le président, pourriez-vous nous accorder quelques minutes pour trouver les chiffres exacts pour que nous puissions répondre à la question le plus franchement possible?

Le vice-président: L'un d'entre vous peut-il faire cela pendant que M. Benjamin pose sa deuxième question? Votre deuxième question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous nous parlez des milliards que vous allez investir au cours des dix prochaines années. Mais dans votre lettre à M. Pepin, vous dites qu'un examen final de ces plans d'investissement doit être fait à la fin de 1983, ce qui laisse facilement présumer que vous pourriez réduire ces investissements de temps en temps ou n'importe quand, une fois aboli le tarif du Nid-de-Corbeau. Qu'est-ce qui garantit alors aux producteurs de grains, au gouvernement ou à quiconque, que vous allez maintenir un taux d'investissement satisfaisant pour mener à bien ce projet d'amélioration et de modernisation des voies, d'expansion du réseau et du reste des installations.

Je suppose que je n'ai qu'à continuer à poser des questions?

Le vice-président: Non. Je pense que nous allons nous y perdre, monsieur.

M. LeClair: J'essaie de retrouver la citation exacte dans le lettre que j'ai en face de moi et à laquelle fait allusion M. Benjamin.

Le vice-président: D'accord, vous pouvez prendre quelques secondes.

M. Lawless: Peut-être pourrions-nous aborder cette question de la façon suivante. Je ne sais rien du 511 millions de dollars, mais parlons des 491.6 millions de dollars que nous prévoyons dépenser en 1983 dans notre budget d'investissement de cette année. Bien sûr, seront comprises là-dedans des sommes substantielles pour le développement du capital. D'ailleurs, en effet, lorsque l'économie s'est mise à mal aller, nous avons reconsidéré la situation et décidé de ne pas dépenser autant d'argent que nous avions projeté au début. Cependant, cela n'influe en aucune façon sur notre capacité de transporter les grains ou tout autre produit et nos investissements de capital sont faits de façon à assurer que nous pouvons toujours assurer le transport.

[Texte]

We will be making a final review of our investment plans at the end of 1983 to again see what the traffic offerings will be, test that against the need, and we will only spend the money that is needed to be spent to make sure that we can move the traffic.

That is what we were referring to earlier when we said that there are guarantees, performance guarantees, in this whole process. We intend to live up to those performance guarantees, and included in making those guarantees is the need for investment. We will invest to the extent we need to invest to move the traffic that is offered, particularly in the western Canada operations.

Mr. Benjamin: In other words, projections of planned investment for next year or the year after and the year after are nothing more than just that. A plan. You cannot really nail it down. If you had another downturn in the economy, you would have a downturn in what you would have available to invest. If you had an upturn you might be able to invest more. It is really a PR job, I guess.

Mr. Lawless: No, I do not accept that as a PR job at all. A plan is a plan. We make our plans based on the forecast that we have for the following year and I think it is common knowledge in this country that traffic offerings have been substantially lower in 1982. Indeed, in 1983 we are coming through this painfully slow recovery that is happening at the moment.

We are forecasting the traffic for 1984, and we will invest in 1984 what is necessary to ensure that all the traffic that is offered is moved. The investment plans for western Canada and indeed for plant expansion or plant improvement is not a one-year problem. You look out as far as you can with the forecast you have. It is usually on a five-year and perhaps a ten-year basis, and we are confident that the money we have indicated in our February announcement will be spent, but it may not be necessary to spend it in the timeframe that was originally indicated. However, it will be spent to ensure that whatever grain and other traffic is offered, that we have the plant available to move it.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, another thing that seems kind of nuts to me, in this business of what the taxpayers and the grain producers are being asked to do, in my opinion, is the granting of an unreasonably and unjustifiably high rate of return on capital, but more particularly, giving the railroads a right to return on the capital that the government puts up. They are also rewarding the railroads for the portion of railway rehabilitation funds as payment for deferred maintenance. It amounted to \$28 million in 1980, and I imagine CN would have got roughly half of that. Now, that is \$28 million to the railroads for work they did not do.

[Traduction]

Nous procédons à un examen final de nos plans d'investissements à la fin de 1983 à la lumière des offres de transport, offres que nous mettrons en rapport avec les besoins, et nous ne dépenserons que ce qui est nécessaire pour assurer le transport des marchandises.

C'est ce à quoi nous faisons allusion plus tôt lorsque nous avons dit qu'il y avait des garanties, des garanties de performance, dans tout ce processus. Nous entendons respecter ces garanties de performance et pour ce faire, nous avons besoin d'investir. Nous allons investir en conséquence pour assurer le transport des marchandises, particulièrement dans l'ouest du Canada.

M. Benjamin: En d'autres mots, les projections sur les investissements prévus pour l'année prochaine ou les autres années ne sont rien de plus que des projections. Il s'agit d'un plan. Rien n'est vraiment arrêté. S'il y avait un autre fléchissement dans l'économie, il y aurait également un fléchissement dans ce que vous pouvez investir. S'il y avait un mouvement ascendant, vous pourriez investir davantage. En fait, il s'agit vraiment de relations publiques, je suppose.

M. Lawless: Non il ne s'agit pas du tout de relations publiques. Un plan est un plan. Nous faisons un plan à partir des prévisions dont nous disposons pour l'année suivante et je crois que tout le monde sait que dans ce pays, les offres dans le transport de marchandises ont été considérablement inférieures en 1982. D'ailleurs, en 1983, nous commençons à rattrapper de cette trop longue période de stagnation que nous avons vécue jusqu'à maintenant.

Nous faisons des prévisions pour le trafic de 1984 et nous investirons en 1984 les sommes nécessaires pour assurer que toutes les marchandises à transporter le seront. Les plans d'investissement pour l'ouest du Canada ainsi que les projets d'expansion ou d'amélioration des installations ne peuvent s'étendre sur une seule année. Vous planifiez pour une période aussi longue que possible avec les prévisions dont vous disposez. C'est généralement sur une base de cinq ans et, peut-être, de dix ans, et nous sommes certains que les fonds dont nous avons parlé en février seront dépensés, mais il n'est peut-être pas nécessaire de les dépenser dans la période qui a été indiquée à l'origine. Cependant, ces fonds seront dépensés de façon à assurer que, quel que soit le volume de céréales et d'autres produits à transporter, nous aurons l'équipement nécessaire pour le faire.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, je veux soulever un autre point qui me semble déraisonnable. Ce qu'on demande aux contribuables et aux céréaliculteurs, c'est d'accorder aux sociétés ferroviaires un taux élevé de rendement sur le capital, ce qui, à mon avis, est déraisonnable et injustifié, mais, plus particulièrement, d'accorder aux sociétés ferroviaires le droit d'obtenir un rendement sur le capital que le gouvernement leur fournit. On leur demande aussi de compenser les sociétés ferroviaires pour la partie des fonds de remise en état du réseau ferroviaire sous forme de paiement pour l'entretien différé. Cette somme s'est élevée à \$28 millions en 1980, et j'imagine que le Canadien National aurait reçu

[Text]

The most fantastic of all is to claim that government subsidies paid to the railways actually increase, not decrease, the cost of moving grain... add to railroad losses. The payments by the government enhance the capital position of the railroads, thus increasing the return on investment due the companies on the basis of the cost of capital, and the so-called increased cost of capital, which results from public generosity, is charged to the cost of moving grain.

The more we give them, the railroads say, the more we owe them to move grain. If we give them more money under the rehab program, we do nothing more than increase the cost of moving grain. It is crazy!

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, are you phrasing this as a question or giving a speech?

Mr. Benjamin: I am making comment, and you can take it whatever way you like, Mr. Chairman. It is my 15 minutes and if they want to comment on that, I do not care.

Mr. Chairman, according to an article in the *Western Producer*, April 22, 1982, CN... one of you gentlemen or some other officer of the company is quoted... would be unwilling to buy grain cars, even if it got five times the Crow. Unless it gets more than that, they would be unwilling.

How much more would you want in order for you to be willing to buy grain cars yourselves?—hopper cars or any other kind.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless, please.

Mr. Lawless: As we tried to indicate this morning, the level of compensation that the bill is now going to provide for us does not include the ownership of cars by the railway. In that statement... I am not familiar with who made it, but I can support it, and I am not so sure it is five times or six times or four times—we have taken the position and continue to take the position that unless the compensation that we receive is adequate, meaning that there is a commercial return, there is just not sufficient money there for the railways to buy railway cars. We do not have any problem with buying cars for potash, sulphur, coal, automobiles, forest products, because we receive an adequate return, and the cost of ownership or leasing those cars is built into the rate.

This system we have is not a commercial system. The powers that be and the wisdom that has been used has put this forth on the basis that it is a cost-related situation. It is cost based, and if the ownership of railway cars and the leasing of

[Translation]

environ la moitié de cette somme. Il s'agit là de \$28 millions donnés aux sociétés ferroviaires pour du travail qu'elles n'ont pas fait.

Ce qui est le plus singulier dans cette affaire, c'est qu'on prétende que les subventions gouvernementales accordées aux sociétés ferroviaires font augmenter, et non pas diminuer, les coûts du transport des céréales, qu'elles s'ajoutent aux pertes des sociétés ferroviaires. Les paiements faits par le gouvernement améliorent la situation du capital des sociétés ferroviaires, augmentant ainsi le rendement sur l'investissement dû à ces sociétés sur la base du coût en capital, et cette prétendue augmentation du coût en capital, résultat de la générosité des Canadiens, est imputée aux coûts du transport céréalier.

Les sociétés ferroviaires semblent nous dire que plus nous leur en donnons, plus nous leur en devons pour transporter les céréales. Si nous leur donnons de l'argent au titre du programme de remise en état du réseau ferroviaire, nous ne faisons rien de plus que d'augmenter les coûts du transport céréalier. C'est de la démente!

Le vice-président: M. Benjamin, posez-vous une question ou faites-vous un discours?

M. Benjamin: Je fais des commentaires, monsieur le président, et vous pouvez les prendre comme vous voulez. J'ai droit à quinze minutes, et, si certaines personnes veulent faire des remarques sur ce que j'ai dit, elles n'ont qu'à le faire.

Monsieur le président, selon un article du *Western Producer*, du 22 avril 1982, où on cite l'un de vous ou un autre dirigeant du Canadien National, cette société ne serait pas disposée à acheter des wagons céréaliers, même si elle obtenait une compensation équivalente à cinq fois celle du Nid-de-Corbeau. A moins qu'elle n'obtienne plus, elle n'achètera pas ces wagons.

Combien vous en faut-il de plus pour que vous soyez disposés à acheter des wagons céréaliers, des wagons-trémies ou toute autre sorte de wagon?

Le vice-président: M. Lawless, s'il-vous-plaît.

M. Lawless: Comme nous avons essayé de l'expliquer ce matin, le niveau de compensation actuellement prévu par le projet de loi ne comprend pas l'achat de wagons par les sociétés ferroviaires. Je ne sais pas exactement à quelle déclaration vous faites allusion, mais je l'endosse et je ne suis pas certain s'il s'agit de cinq fois plus, six fois plus ou quatre fois plus. Nous avons soutenu et continuons de soutenir qu'à moins que la compensation ne soit adéquate, c'est-à-dire qu'elle permette d'obtenir un rendement commercial, nous ne disposons pas de suffisamment d'argent pour acheter des wagons céréaliers. Nous n'avons pas ce problème-là avec les wagons destinés au transport de la potasse, du soufre, du charbon, des automobiles et des produits forestiers, car ils nous permettent d'obtenir un rendement suffisant, et le coût d'achat ou de location de ces wagons est inclus dans les tarifs.

Le système que nous avons n'est pas un système commercial. Ceux qui ont mis sur pied ce système l'ont, dans leur sagesse et avec les pouvoirs dont ils disposaient, fondé sur les coûts. Le système est fondé sur les coûts, et, si l'achat et la location de

[Texte]

railway cars is going to be the responsibility of the railways, the costs have to be increased. That is what that statement really means.

Mr. Benjamin: So even with the 20% return on the investment... I always was under the impression that the returns received on investment... you used some of that to pay a dividend, hopefully to the people of Canada, and you used to reinvest.

• 1035

Part of your re-investment is the purchase of rolling stock. Does that return on your investment not enter into the picture somewhere in the purchase of rolling stock?

Mr. Lawless: It sure does, and I think what we are talking about here is what has happened in the past. We have not been compensated for moving grain and that is why the government, in their wisdom, decided to buy the cars in the first place, because the railways could not do that. As a railway company, we do pay a 20% dividend to the government. Unfortunately, in 1982 we did not make enough money to do that, but when again we do have a net income we will again be paying a dividend to the government.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, your time is up. I call on Mr. Mazankowski, please.

Mr. Benjamin: If we have a second round, put me down.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman. Mr. Lawless, your brief at page 6 states that the solution now proposed falls significantly short of full compensation for handling of grain. On page 7, you refer to the issue of constant costs and make reference to the fact that you like Snavely's recommendation of a 35.3% contribution to constant cost.

How do you justify that? We have a regime that is enshrined in this bill that would provide a 20% contribution to constant costs. You are obviously not happy with it. What figure do you want? How do you rationalize, how do you justify a higher figure?

I presume it should bear some resemblance to the amount of grain traffic you move, which I guess, while it was up to 24% in 1982, I think that is abnormally high vis-à-vis other traffic because of the recession. I think it is generally in the 18% to 20% range. So would that not be an appropriate figure for constant costs, if there has to be an allowance for constant costs?

Mr. Lawless: Mr. Casgrain touched on that before, but let me start off and then I would like to turn it over to him.

In our submission to Gilson, the CN requested a 35.3% contribution.

Mr. Mazankowski: Why?

Mr. Lawless: Because when we did our costing study that is the way it came out. We needed that.

[Traduction]

wagons doivent incomber aux sociétés ferroviaires, il faudra augmenter les coûts. C'est là ce que la déclaration signifiait.

M. Benjamin: Donc, même avec un rendement de 20% sur l'investissement... J'ai toujours pensé que le rendement que vous obteniez sur l'investissement, vous l'utilisiez en partie pour payer des dividendes aux Canadiens et que vous réinvestissiez le reste.

L'achat de matériel roulant constitue une partie de votre réinvestissement. Ne tenez-vous pas compte du rendement sur cet investissement?

M. Lawless: Sûrement, et je crois que ce dont nous parlons ici est ce qui se passait auparavant. On ne nous a pas offert de compensation pour transporter les céréales, et c'est pourquoi le gouvernement, dans sa sagesse, a décidé d'acheter lui-même des wagons, parce que les sociétés ferroviaires ne pouvaient pas le faire. En tant que société ferroviaire, nous payons un dividende de 20 p. 100 au gouvernement. Malheureusement, en 1982, nous n'avons pas fait assez d'argent pour en payer, mais lorsque de nouveau, nous aurons un revenu net, nous paierons encore un dividende au gouvernement.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, le temps de votre intervention est écoulé. J'appelle M. Mazankowski.

M. Benjamin: Si vous faites un second tour, inscrivez-moi.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président. Monsieur Lawless, dans votre exposé à la page 6, vous dites que la solution actuellement proposée est considérablement en deçà de la pleine compensation pour le transport des céréales. À la page 7, vous parlez de la question des coûts fixes et dites que vous êtes d'accord avec M. Snavely qui recommande une contribution de 35,3 p. 100 par rapport aux coûts fixes.

Comment justifiez-vous cela? Le projet de loi prévoit une contribution de 20 p. 100 par rapport aux coûts fixes. De toute évidence, vous n'êtes pas d'accord avec cela. Quel pourcentage voulez-vous? Quelles sont vos raisons pour justifier un pourcentage plus élevé?

J'imagine que ce pourcentage devrait avoir un certain rapport avec le volume de céréales que vous transportez, qui a été de 24 p. 100 en 1983, ce qui est inhabituellement élevé par rapport au reste du trafic, à cause de la récession. Généralement, ce pourcentage se situe entre 18 p. 100 et 20 p. 100. Donc, si l'on doit se fonder sur les coûts fixes, ce pourcentage ne serait-il pas plus approprié?

M. Lawless: M. Casgrain a déjà parlé de ça, mais laissez-moi commencer, puis je lui céderai la parole.

Dans le rapport que nous avons soumis à M. Gilson, le Canadien National a demandé une contribution de 35,3 p. 100.

M. Mazankowski: Pourquoi?

M. Lawless: Parce que, lorsque nous avons étudié nos coûts, c'est ce pourcentage que nous avons établi. C'est ce qu'il nous faut.

[Text]

Mr. Mazankowski: Why are your constant costs so much higher than CP's? In the Snively study, at page 222, your system constant costs were \$846 million as compared to the CP's \$382 million.

Mr. Lawless: Go ahead, Pierre.

Mr. Casgrain: Detailing the difference is not something that we can do because we do not have access to the CP information. We can . . .

Mr. Mazankowski: Snively obviously had.

Mr. Casgrain: Snively had, indeed. We can infer that the difference could be, for instance, between a difference in the age of the assets, younger assets costing somewhat more. The difference could be explained this way. We have not found any explanation in the way we run our business that would outline this.

The thing that may need to be stressed is that this 35% is what is needed, on average and in the long term, if a company is to meet all of its costs. Because to exist in the long term, a company must meet all of its costs; that is, both its variable costs and its fixed costs. The rationale of CN . . .

Mr. Mazankowski: Well then, there is something wrong with the system other than just simply grain because, as Snively pointed out, even if statutory grain and passenger service produced revenues equal to their total variable costs including line-related costs, CN would still experience a system revenue shortfall of \$453 million.

Mr. Casgrain: Right.

Mr. Mazankowski: And you mean that you cannot identify the reason for that, other than the fact that you have older equipment and you are really wanting the government and the farmer to bail you out?

Mr. Casgrain: No. We are suggesting that the 35.3%, being the average of what is required to meet the total costs of the company, this is the average that should be supported by grain.

• 1040

Mr. Mazankowski: How can you justify that when your percentage of grain movement vis-a-vis other commodities is something in the order of 18% to 20%? It does not make sense.

Mr. Casgrain: But if grain supports 35% of the variable cost, it will be supporting its share of the fixed cost; that is, as you said, roughly 20% of the fixed costs of the company.

Mr. Mazankowski: In other words, 35% equals 20%. I do not understand that.

Mr. Casgrain: No, I am sorry. It will support its share of the . . .

[Translation]

M. Mazankowski: Pourquoi vos coûts fixes sont-ils tellement plus élevés que ceux du Canadien Pacifique? Dans l'étude de M. Snively, à la page 222, on lit que vos coûts fixes étaient de 846 millions de dollars, comparativement à 382 millions de dollars pour le Canadien Pacifique.

M. Lawless: Je vous cède la parole, Pierre.

M. Casgrain: Nous ne pouvons pas expliquer en détail cet écart, car nous n'avons pas accès à l'information sur le Canadien Pacifique. Nous pouvons . . .

M. Mazankowski: M. Snively l'avait, lui, cette information.

M. Casgrain: M. Snively l'avait sûrement. Nous pouvons supposer que cet écart est attribuable, par exemple, à la différence d'âge des biens d'actif. Des biens plus jeunes coûtent un peu plus. On pourrait expliquer la différence de cette façon. La façon dont nous dirigeons la compagnie ne nous fournit aucune explication sur cet écart.

Ce qu'il faut souligner, c'est que le 35 p. 100 dont il est question, c'est ce dont la compagnie a besoin, en moyenne et à long terme, pour assumer tous ses coûts. Pour survivre à long terme, une compagnie doit pouvoir assumer tous ses coûts, tant les coûts variables que les coûts fixes. La justification du Canadien National . . .

M. Mazankowski: Donc, il y a autre chose dans le système qui ne fonctionne pas bien, à part les céréales, car, comme M. Snively l'a souligné, même si le transport statuaire des céréales et le service voyageurs produisaient des recettes égales aux coûts variables totaux qu'ils entraînent, y compris les coûts liés aux lignes, le Canadien National accuserait quand même un déficit de 453 millions de dollars à l'égard de ses recettes pour tout le système.

M. Casgrain: C'est cela.

M. Mazankowski: Et vous affirmez que vous ne pouvez pas identifier la raison de cette situation, mis à part le fait que vous avez du vieil équipement, et vous voulez réellement que le gouvernement et les agriculteurs vous sortent d'affaire?

M. Casgrain: Non. Nous disons que, comme les 35,3 p. 100 constituent la moyenne de ce que nous avons besoin pour assumer nos coûts totaux, c'est ce pourcentage moyen qui devrait être assumé par le transport céréalier.

M. Mazankowski: Comment pouvez-vous défendre ce point de vue alors que votre pourcentage de transport des céréales par rapport aux autres produits est de l'ordre de 10 p. 100 contre 20 p. 100. C'est insensé.

M. Casgrain: Mais si le transport du grain absorbe 35 p. 100 du coût variable, il absorbera sa part du coût fixe; à savoir, comme vous l'avez dit, environ 20 p. 100 des coûts fixes de la compagnie.

M. Mazankowski: Autrement dit, 35 p. 100 équivaut à 20 p. 100. Cela me dépasse.

M. Casgrain: Non. Excusez-moi. Il absorbera sa part du . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: That is railroad accounting. We have railroad inflation and now we have railroad accounting.

The Vice-Chairman: What is your question?

Mr. Mazankowski: It is not a satisfactory answer, Mr. Chairman, so I guess I will have to go on to something else.

Under the Railway Act, the cost of capital is established using the data provided by CP Rail. It has been submitted that since CN operates somewhat differently, in that it is not in a tax-paying or tax-deferring position, the calculation of the cost of capital as prescribed under the Railway Act—using CP data and CP experience—really constitutes a bit of revenue windfall to the CNR.

Would you like to comment on that, Mr. Lawless? It is a contention that is being made, given the fact that you seem to have a rather poor record in terms of constant costs in terms of the costs associated with that, the fact that you would appear to be getting a bit of a revenue windfall under the provisions of the calculations of the cost of capital. CN is put in a bit of a better position vis-a-vis its CP competitor. Is that not correct?

Mr. Lawless: No, I do not think that is correct. We have had a lot of discussion about this before the task force, and again I will ask Mr. Casgrain to comment on it first.

Mr. Casgrain: Mr. Mazankowski, the cost-of-capital rate applies only to the variable costs. For that reason, any difference in the amount of constant cost of CP vis-a-vis CN is irrelevant. It is only applied to that capital that was identified as varying with grain traffic. To that extent, the 35% does not affect the cost-of-capital rate. Does that answer your question, or have I missed something?

Mr. Mazankowski: I am not sure that it does. I am not sure that I understand it, really.

Mr. Casgrain: Okay.

Mr. Mazankowski: As I understand it, the CTC arrives at the cost of capital by using the statistics of CP Rail under the provisions of Section 276 of the Railway Act. They have in their wisdom come up with a figure now, you say, of 18.5%; it was 20.5%.

Mr. Casgrain: Yes.

Mr. Mazankowski: It has been suggested that because you are really, in effect, comparing apples and oranges when you compare the two railways, it really does provide an advantage to CN because it is not in a tax-paying or tax-deferring position.

Mr. Casgrain: The cost-of-capital rate, were it calculated on CN assets directly would amount to more or less the same as what has been arrived at for CP. We are talking of fractions of a percentage point.

[Traduction]

M. Mazankowski: C'est ce que l'on appelle la comptabilité des chemins de fer. Nous avons l'inflation des chemins de fer et maintenant nous avons la comptabilité des chemins de fer.

Le vice-président: Quelle est votre question?

M. Mazankowski: Ce n'est pas une réponse satisfaisante, monsieur le président, donc je suppose que je devrai passer à autre chose.

En vertu de la Loi sur les chemins de fer, le coût du capital est établi à l'aide des données fournies par le CP. Il a été dit que puisque le CN fonctionne sur une base quelque peu différente, en ce sens qu'il ne paye pas l'impôt ou ne diffère pas le paiement de l'impôt, le coût en capital calculé en vertu de la Loi sur les chemins de fer—à l'aide des données du CP et à la lumière de l'expérience du CP—représente réellement une part de revenus qui revient au CN.

Aimeriez-vous commenter ce point, monsieur Lawless? C'est un argument qui est avancé, étant donné que vous semblez avoir connu une situation peu brillante pour ce qui est des coûts constants dans ce domaine et qu'il semblerait que vous receviez un peu de revenu en vertu des dispositions des calculs du coût en capital. Le CN se trouve dans une meilleure position par rapport à son concurrent, le CP. Cela n'est-il pas exact?

M. Lawless: Non, je ne pense pas que ce soit le cas. Nous avons énormément débattu cette question devant le groupe de travail et, une fois de plus, je demanderais à M. Casgrain de commenter ce point le premier.

M. Casgrain: Monsieur Mazankowski, le taux du coût en capital ne s'applique qu'aux coûts variables. Voilà pourquoi, toute différence dans le montant du coût constant du CP par rapport au CN est sans rapport avec la question. Elle ne s'applique qu'au capital qui est censé varier en fonction du transport du grain. C'est dans ce sens là que les 35 p. 100 n'affectent pas le taux du coût en capital. Cela répond-il à votre question, ou ais-je omis quelque chose?

M. Mazankowski: Je ne suis pas sûr qu'elle répond à ma question. Je ne suis pas sûr de vous comprendre vraiment.

M. Casgrain: Très bien.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, le CCT parvient à calculer le coût en capital à l'aide des statistiques du CP aux termes des dispositions de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer. Ils sont, dans leur infinie sagesse, parvenus maintenant à un chiffre de, dites-vous, 18,5 p. 100; c'était 20,5 p. 100.

M. Casgrain: Oui.

M. Mazankowski: Il a été dit que puisque vous comparez en fait deux choses incomparables lorsque vous comparez les deux chemins de fer, c'est vraiment le CN qui est privilégié parce qu'il ne paie pas d'impôt ou ne diffère pas le paiement de l'impôt.

M. Casgrain: Le taux du coût en capital, s'il était calculé directement à partir des avoirs du CN, équivaldrait plus ou moins au même chiffre qui a été obtenu pour le CP. La

[Text]

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Casgrain: The difference you are referring to, which does exist, is in respect to the allowance for income tax, whether or not you account for an allowance for income tax. In all the sections of the act that deal with minimum and maximum rates, the same cost-of-capital rate is applied for CP and CN. This was carried into the Snavely analysis and into the Gilson process. For that reason, we have this cost-of-capital rate.

Mr. Mazankowski: Okay, I think that clarifies it.

• 1045

Mr. Lawless, in your submission to Gilson, in response to the request, one of the principles the minister submitted to Mr. Gilson for consideration was to devise ways and means of promoting further diversification in the processing of agricultural products in western Canada, and to that end call upon the transportation system to devise ways and means to facilitate that.

In your submission, you said:

CN is prepared to discuss the establishment of freight rate and service packages to promote the diversification of western agriculture and the processing of agricultural products.

I would like to know what you have done in that connection and how you can square that with an issue that we are going to be dealing with having regard to ancillary charges, which really goes to the very heart of processing in western Canada. It applies primarily to the malting industry.

In their submission, which we will be considering, they point out that since 1967 ancillary charges have increased very dramatically. For example the stop-off charge, which was 3¢ per hundredweight in 1967, is now 40¢ per hundredweight, a 1,233% increase. You know, increases of 1,233% magnitude over that period of time are really quite exorbitant.

Now, if you are going to get a compensatory rate for the movement of grain—I guess we all recognize that there has been some cross-subsidization but surely you as a railroad company, if you are going to put any spirit in the commitment that you have made, are going to have to come up with something a little better than that kind of a record in order to encourage further processing and diversification in western Canada.

Do you have any specific plans or is this submission just a bit of rhetoric?

Mr. Lawless: Well, I hope the submission is not a bit of rhetoric. What we had in mind here was this, that one of the difficulties that the railways have had over the years in

[Translation]

différence n'est qu'une question de fraction d'un point de pourcentage.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Casgrain: La différence à laquelle vous faites allusion, qui existe effectivement, se rapporte au dégrèvement pour impôt, que vous en teniez compte ou pas. Dans tous les articles de la Loi qui traitent de taux minimums et maximums, c'est le même taux du coût en capital qui s'applique au CP et au CN. Il en a été question dans l'analyse Snavely et dans la méthode Gilson. C'est pour cette raison que nous avons ce taux du coût en capital.

M. Mazankowski: Très bien, je pense que cela clarifie la question.

Monsieur Lawless, dans le document que vous avez présenté à M. Gilson, en réponse à la demande—un des principes que le ministre a soumis à M. Gilson pour étude consistait à trouver les façons de promouvoir une plus grande diversification de la manutention des produits agricoles dans l'Ouest du Canada, et à cette fin, fait appel au réseau de transport pour que ce dernier conçoive certaines façons de faciliter la réalisation de cet objectif.

Dans votre document, on peut lire:

Le CN est disposé à discuter de l'établissement d'un taux de fret et d'un ensemble de services en vue de promouvoir la diversification de l'agriculture dans l'Ouest et la manutention de produits agricoles.

J'aimerais savoir ce que vous avez accompli à cet égard et de quelle façon vous pouvez concilier cela avec un problème auquel nous devons faire face en ce qui concerne les frais accessoires, problème qui est véritablement au cœur même de la manutention dans l'Ouest du Canada. Cette considération s'applique principalement à l'industrie du brassage.

Dans le document que les représentants de cette industrie nous ont présenté et que nous étudierons ils soulignent que, depuis 1967, les frais accessoires ont monté de façon très marquée. Par exemple, le tarif relatif aux arrêts qui s'établissait à 3 cents les cent livres en 1967 s'établit maintenant à 40 cents les cent livres, ce qui représente un accroissement de 1,233 pour cent. Vous savez, les augmentations de 1,233 pour cent sur une telle période sont vraiment très exorbitantes.

Bon, si vous essayez d'obtenir un tarif compensatoire relatif au transport du grain—je crois que nous nous rendons tous compte qu'il s'est produit un échange de subventions—mais à coup sûr, en votre qualité de société de chemins de fer, si vous désirez vraiment appliquer l'engagement que vous avez pris, vous devrez déployer des efforts un peu meilleurs que par le passé pour promouvoir un accroissement de la manutention et de la diversification dans l'Ouest du Canada.

Avez-vous dressé des plans précis, ou votre document est-il seulement du verbiage?

M. Lawless: Eh bien, j'espère que notre document n'est pas du simple verbiage. Voici ce que nous envisageons: L'une des difficultés auxquelles les chemins de fer ont dû faire face au fil

[Texte]

introducing and promoting, if you want, efficiencies in the system is that they are such a varied group to talk to that there is no one common shipper that has the answers.

We think, with the establishment of the grain transportation authority, that group would enable us to sit down with them and try to determine where efficiencies can be introduced. It runs all the way from introducing other modes—instead of sending railway cars up into some of the very remote areas to get grain . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Lawless, you might point out why Mr. Snively found that there were no appreciable productivity gains between the period 1977 and 1980 in your system, and for that matter in the CP Rail system?

Mr. Lawless: Well, I think there have been productivity gains and . . .

Mr. Mazankowski: Not according to Mr. Snively, and you believe everything else he says.

Mr. Lawless: There probably will be many more when we get the opportunity to sit down with an agency that has the responsibility on behalf of all the producers to move the grain.

That is why we are looking forward to the establishment of this agency. We support the establishment of this agency and we are looking forward to working with them. We know that there can be efficiencies introduced. There are many, and we think that that will be done.

The Vice-Chairman: You have used up your time, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I think I will follow that up on the next round of questions.

The Vice-Chairman: I will put you on the next round.

Mr. Mazankowski: Okay.

Le vice-président: Monsieur Loiselle, s'il vous plaît.

M. Loiselle: Monsieur Lawless, continuons de parler d'efficacité. Un des buts importants de ce projet de loi est justement d'améliorer l'efficacité du système de transport des grains dans l'Ouest. Vous nous disiez il y a quelques minutes que vous n'étiez qu'un des joueurs dans tout ce scénario du transport. Prenons le coût total du transport du grain de la ferme au bateau. Quel pourcentage de ce coût les compagnies de chemin de fer retiennent-elles comparativement aux éleveurs et aux gens qui doivent manutentionner les grains aux ports, que ce soit dans l'Est ou de l'Ouest? Avez-vous une idée du pourcentage du coût global qui est retenu par les chemins de fer?

Mr. Lawless: If you are asking what is the percentage of the total transportation costs that the railways receive versus the other participants, what are the transportation costs the

[Traduction]

des ans lorsqu'il s'agissait d'implanter et de promouvoir, disons, des méthodes d'efficacité dans le système est le fait que ces sociétés forment un groupe si varié que, dans le cadre des discussions, aucun transporteur unique ne connaît toutes les réponses.

Nous croyons que la création de l'Office du transport du grain, il nous serait possible de rencontrer les responsables de ce groupe et d'essayer de déterminer dans quels secteurs des méthodes d'efficacité peuvent être implantées dans le système. Il peut s'agir tout aussi bien d'adopter d'autres modes—plutôt que d'envoyer des wagons de chemin de fer dans certaines des régions très éloignées pour aller chercher du grain . . .

M. Mazankowski: Monsieur Lawless, vous pourriez souligner pourquoi M. Snively a découvert qu'il ne s'est produit aucun gain appréciable sur le plan de la productivité de votre réseau et, en fait, de celui du CP, au cours de la période allant de 1977 à 1980?

M. Lawless: Eh bien, je crois qu'il y a eu certains gains sur le plan de la productivité et . . .

M. Mazankowski: Pas de l'avis de M. Snively, et vous croyez toutes les autres choses qu'il a dites.

M. Lawless: Il y en aura probablement beaucoup plus quand nous aurons l'occasion de rencontrer les membres d'un organisme qui assume, au nom de tous les producteurs, la responsabilité du transport du grain.

Voilà la raison pour laquelle nous avons hâte qu'un tel organisme soit créé. Nous appuyons sa création et avons hâte de travailler avec lui. Nous savons que des méthodes d'efficacité peuvent être introduites dans le système. De nombreuses méthodes s'offrent, et nous croyons qu'elles peuvent être implantées.

Le vice-président: La période qui vous était réservée est écoulée, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois que je reviendrai sur ce sujet à la prochaine période de questions.

Le vice-président: Je vais inscrire votre nom pour la prochaine période de questions.

M. Mazankowski: D'accord.

The Vice-Chairman: Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: Mr. Lawless, let us stick to the question of efficiencies. One of the major aims of this bill is precisely the improvement of the efficiency of the transportation of Western grain. A few minutes ago, you were saying that you were merely one cog in the whole transportation system. Let us have a look at the global cost of grain transportation from the farm to the ship. What percentage of this cost is kept by the railways as opposed to the elevators and the people who process the grain in the ports, whether it be in the Eastern or Western part of Canada? Do you have any idea of the percentage of the global cost which is kept by the railways?

M. Lawless: Si vous demandez à connaître le pourcentage du coût de transport global qui est retenu par les chemins de fer comparativement à ce que touchent les autres participants,

[Text]

railways receive versus the other participants, I do not have those percentages. We do have some figures with respect to what it costs to move grain and the various other services. For instance, for the primary elevator—I think we are looking at—in 1979 and 1980 it came to \$7 a tonne; terminal elevator, \$3.48 a tonne; lake transportation, on the lakes, for instance from Thunder Bay down, \$12.13; seaboard handling, \$1.18. That is against a rate which we now receive and to which we often refer in a different way, but it is 5¢ a tonne more.

• 1050

Mr. Loiselle: Okay.

Mr. Lawless: It is very difficult to relate those comparisons when you are talking about tonnes and tonne-miles, but that is the relevant information.

Mr. Loiselle: You see, we have received many complaints about inefficiency. You tried to explain a bit, a few minutes ago, that there are some faults on the shoulders of the other actors. But I am told that it takes the circle. It normally takes—or sometimes it does—21 days for the movement of grain, as opposed to 7 days for coal or some other mining products. Why is it so long? Why the difference of 14 days?

Mr. Lawless: The difference is that parts of the system are not geared to handle the traffic in the same way. For instance, if we look at the movement of a coal train from the mine to the unloading point, say in Vancouver, the mine has so much time, first of all to load that train; we then move it out in a trainload lot; we get it to the port; and the unloading facility has so much time to unload that train. In both cases, if they go beyond that time there are penalties.

Now in the grain system, we spot a car in an elevator, or several cars in an elevator; they are loaded when they get loaded; we pick them up when we are called to pick them up; we move them usually with the same expedited service on the main line or off the branch to the port; and then we are in somebody else's hands until that train is called to the elevator to be unloaded and elevated. That is usually subject to the question of whether the car we have there has the right kind of grain which that ship might be waiting for; whether the elevator has space to handle that grain; and, indeed, whether there is a ship there to take it out of the elevator when it gets there.

So those other components get to be very, very significant and important in this whole process. Until there is, if you want, a level of concern introduced into the system which forces the other parts to get at the same level of efficiency that the

[Translation]

je ne connais pas ces pourcentages. Nous disposons de certaines statistiques en ce qui concerne le coût du transport du grain et les divers autres services. Par exemple, en ce qui concerne le silo primaire—je crois que les chiffres—en 1979 et 1980, ces chiffres s'établissaient à \$7 la tonne; dans le cas du silo terminus, à \$3,48 la tonne; dans le cas du transport sur les lacs, par exemple lorsqu'on descend à partir de Thunder Bay, à \$12.13; et dans le cas de la manutention au port de mer, à \$1.18 la tonne. C'est le montant qui est prélevé sur le tarif que nous touchons actuellement, et que nous mentionnons souvent de façon différente, mais il s'établit à 5 cents de plus la tonne.

M. Loiselle: D'accord.

M. Lawless: Il est très difficile d'établir de telles comparaisons, lorsque vous parlez de tonnes et de tonnes transportées sur un certain nombre de milles, mais ces renseignements sont pertinents.

M. Loiselle: Vous voyez, nous avons reçu de nombreuses plaintes concernant l'inefficacité du réseau. Vous avez essayé d'expliquer un peu, il y a quelques minutes, qu'une partie du blâme devait retomber sur les épaules d'autres participants. Toutefois, on m'informe que tout le groupe est nécessaire. Il faut habituellement—ou quelquefois—21 jours pour transporter du grain, par rapport à 7 jours dans le cas du charbon ou de certains autres minerais. Pourquoi est-ce si long? Pourquoi y a-t-il un écart de 14 jours?

M. Lawless: La différence est due au fait que certains éléments du réseau ne sont pas préparés à s'occuper de la même façon des produits transportés. Par exemple, si nous nous attachons au transport par train du charbon de la mine jusqu'au point de déchargement, disons à Vancouver, une certaine période de chargement du train est prévue, tout d'abord, à la mine; ensuite, nous l'acheminons vers un parc de trains, nous l'amenons au port et, à cet endroit, des responsables des installations de déchargement ont une certaine période pour décharger le train. Dans les deux cas, si on ne respecte pas le délai imparti, certaines pénalités s'appliquent.

Bon, dans le cas du transport du grain, nous plaçons un wagon ou plusieurs wagons dans un silo; ils sont chargés à un certain moment; nous allons les chercher lorsqu'on nous prévient de le faire; nous les transportons habituellement avec la même rapidité sur la voie principale ou sur une voie secondaire jusqu'au port et ensuite, nous relevons de la responsabilité de quelqu'un d'autre jusqu'à ce que le train soit appelé à se rendre jusqu'au silo pour être déchargé et le grain placé dans le silo. Il convient d'abord de déterminer si les wagons du train en question transportent la bonne sorte de grain, c'est-à-dire celle que le bateau attend de prendre à son bord, s'il reste suffisamment d'espace pour le grain dans le silo et, en fait, et s'il y a un bateau sur place pour recevoir le grain du silo lorsqu'il y sera rendu.

Ainsi, ces autres composantes deviennent très très significatives et importantes dans l'ensemble du processus. Tant qu'il n'y aura pas, si vous voulez, un certain degré d'intérêt incorporé au système qui force les autres participants à parvenir au

[Texte]

railway has, I am concerned about whether that efficiency will be what it should be in the future.

Mr. Loiselle: Mr. Lawless, yesterday we met with the trucking industry. These people are complaining that there is nothing in this bill to encourage this industry. They gave us an example of something around Lethbridge, where using trucks, instead of using line branches, saves a lot of money for the farmers. It would improve the system; it would improve the efficiency of the system; and it also would put in jeopardy the whole rehabilitation program of some line branches. When you look also at the evolution of the pool, where we know that they intend to close at the least between 250 and 300 elevators, how do you reconcile this?

Mr. Lawless: Unfortunately, the system is set up in such a way that certain branch lines are protected up to the year 2000, and there are branchline rehabilitation costs that are being paid to continue the existence of those branch lines. We are on record and continue to indicate that we would like to see the system opened up a bit so that indeed where the other mode, the truck that you mentioned, is the most efficient and economical way to move that grain from the country elevator to the main elevator or to the main line, if you will, that this be allowed to happen. Unfortunately, decisions that have been taken in the past either preclude that or make it very difficult to happen. We are not against this, and we would like to see it encouraged, that truck movements be introduced where it is more practical to do that. This is one of the difficulties we have with servicing the branch lines and it is inefficient in a lot of ways. I would hope that the system eventually will become flexible enough to see where this can be done and introduced. I think Mr. Horner wants to say something.

• 1055

Mr. Horner: I think the question is a very good one. One of my minor complaints of the bill would be that it does not leave enough room for the evolving of greater efficiencies within the entire system and certainly the Lethbridge experiment of some time ago, I think it was about 1974, was a very interesting one. Most farmers today have on their farms the capacity to deliver grain farther than they are. I think the average haul of the Province of Alberta is 12 miles. In Manitoba, and certainly I can be corrected, it is seven miles, or something in the neighbourhood of seven miles. It is under 10 in any case. Most farmers have that capacity to deliver farther than that, and if they did, it would allow for greater efficiency.

[Traduction]

même degré d'efficacité que les chemins de fer, je me demande si, à l'avenir, l'efficacité sera égale à ce qu'elle devrait être.

M. Loiselle: Monsieur Lawless, nous avons rencontré hier les membres du secteur du camionnage. Ces gens si plaignent du fait que le projet de loi ne renferme rien qui vise à promouvoir leur secteur d'activité. Ils nous ont donné l'exemple d'un projet exécuté aux environs de Lethbridge, dans le cadre duquel le fait d'utiliser des camions plutôt que des voies secondaires permet aux fermiers d'épargner beaucoup d'argent. Une telle formule améliorerait le système. elle accroîtrait l'efficacité du système et aurait également pour effet de menacer l'ensemble du programme de remise en état de certaines voies secondaires. Lorsqu'on tient compte de l'évolution du syndicat du blé, et nous savons que les responsables ont l'intention de fermer à tout le moins entre 250 et 300 silos, comment conciliez-vous toutes ces choses?

M. Lawless: Malheureusement, le système est conçu de telle façon que certaines lignes secondaires sont protégées jusqu'en l'an 2,000, et certains coûts de remise en état des voies secondaires sont en train d'être acquittés de façon à permettre l'utilisation future de ces voies. Pour le compte rendu, nous continuons de préciser que nous aimerions voir le système élargi un peu de façon à permettre le recours à un autre mode de transport, notamment le camionnage que vous avez mentionné, lorsque ce dernier constitue la façon la plus efficace et la plus économique de transporter du grain du silo local jusqu'au silo principal ou jusqu'à la voie principale, si vous voulez. Malheureusement, certaines décisions qui ont été prises par le passé nous empêchent de le faire ou font en sorte qu'il est très difficile de le faire. Nous ne sommes pas opposés à une telle formule et nous aimerions qu'elle soit favorisée, que le camionnage soit utilisé lorsqu'il est plus pratique de recourir à ce mode de transport. C'est là une des difficultés auxquelles nous faisons face lorsque nous acheminons le grain jusqu'aux voies maritimes, et la formule est inefficace à bien des égards. J'espère que le système finira par être suffisamment assoupli pour que nous puissions recourir à une telle formule. Je crois que M. Horner désire prendre la parole.

M. Horner: Je crois que la question est très bonne. Une des plaintes mineures que je formulerais au sujet du projet de loi, est le fait qu'il ne donne pas suffisamment de latitude en ce qui concerne l'élaboration de meilleures méthodes d'efficacité dans le cadre du système global, et il ne fait aucun doute que l'expérience réalisée à Lethbridge il y a quelque temps, je crois que c'était autour de 1974, était très intéressante. De nos jours, la plupart des agriculteurs ont sur leur propre ferme l'équipement nécessaire pour transporter le grain plus loin qu'ils ne font à l'heure actuelle. Je crois qu'en Alberta, ils transportent leur grain sur une distance moyenne de 12 milles. Au Manitoba, et on peut certainement me reprendre si j'ai tort, le trajet est de 7 milles, plus ou moins. De toute façon, il est inférieur à 10 milles. La plupart des agriculteurs sont en mesure de livrer leur grain beaucoup plus loin, et s'ils s'en chargeaient, cela accroîtrait d'autant l'efficacité du système.

[Text]

It is interesting that in Lethbridge right now, the Alberta government is in the elevator business. It owns grain elevators in the Province of Alberta, bought them from the federal government. If you will deliver to their elevator, they are giving you as much as 3¢ a bushel bonus. In other words, they are giving you part of their handling charges just to deliver. So they are giving a variable rate. Whether the pools or the other grain handlers like that expression or not, that is in fact taking place to encourage trucks to haul longer distances to bring it into their huge elevators. So the thought expressed by you, Mr. Loiselle, really merits a lot of consideration.

Le vice-président: Une dernière question, monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Okay, I will have two in one. Could you provide us with an update of your investment plans in the west, including the progress on the double tracking. I know that you have been a strong believer in this for a long, long time, in terms of job creation, purchasing in Canada instead of offshore. If I may, I will have a double way to the cattlemen. Yesterday we also heard from the Canadian Cattlemen's Association about an idea concerning the common market with the United States in this field. In your capacity as a former minister of ITC, could you give us an idea of this . . .

Mr. Horner: The first one, to look at western Canada quickly, if you take from Winnipeg to Vancouver, going westward, CN really has two tracks. It has one going through Lloydminster and the other going through Wainwright. But from Edmonton to the Tête Jaune Junction or a place called Valemount in B.C., there is only one track and then it branches off into Vancouver or to Prince Rupert. So obviously the first portion that should be double tracked would be that bottleneck from Edmonton to the Tête Jaune Junction. We are working extensively on that. We should complete an additional 125 miles this year, and Mr. Lawless can correct me if I am wrong. By that time, we will have nearly two-thirds of that portion double-tracked. When we get that double-tracked, we intend to continue on a double tracking program clean down to Vancouver.

Money is being spent. We have two ways of earning money: one out of earnings and one out of borrowing. If our debt ratio becomes too high, then the cost of borrowing increases. So we would like to build out of earnings, and you cannot build out of earnings if you are losing 55¢ a bushel on every bushel of grain hauled. That is part of the problem. That is part of the relief that CN expects to get with this bill. It will allow us to proceed at a more even pace in the construction of additional railway track.

[Translation]

Il est intéressant de constater qu'à l'heure actuelle, à Lethbridge, le gouvernement albertain administre les silos. Il possède des silos à grain dans la province, qu'il a achetés du gouvernement fédéral. Si vous livrez du grain à ces silos, le gouvernement albertain vous accorde une remise de 3 cents le boisseau. En d'autres termes, il vous remet une partie de ses frais de manutention simplement pour avoir assuré la livraison. C'est donc dire qu'il accorde un taux variable. Que les syndicats ou les autres manutentionnaires de grains aiment cela ou non, le gouvernement recourt à une telle formule pour encourager les camionneurs à transporter le grain sur de plus grandes distances de façon à l'amener à leurs immenses silos. Ainsi, la pensée que vous avez exprimée, monsieur Loiselle, mérite vraiment qu'on l'étudie.

The Vice-Chairman: One last question, Mr. Loiselle.

M. Loiselle: D'accord, ma question comporte deux volets. Pourriez-vous nous fournir une mise à jour de vos plans d'investissements dans l'Ouest du Canada, et préciser les progrès qui ont été réalisés en ce qui concerne le dédoublement des voies. Je sais que depuis très très longtemps vous croyez fermement à cette formule en ce qui a trait à la création d'emploi et achetez au Canada plutôt qu'à l'étranger. Si je puis ainsi m'exprimer, je disposerais de deux voies pour rejoindre les éleveurs de bétail. Hier, nous avons également entendu des représentants de la *Canadian Cattlemen's Association* qui nous ont fait part d'une idée concernant l'instauration d'un marché commun avec les États-Unis dans ce secteur. En votre qualité d'ancien ministre de l'Industrie et du Commerce, pourriez-vous nous donner une idée de . . .

M. Horner: D'abord, si l'on jette rapidement un coup d'oeil sur l'Ouest du Canada, de Winnipeg à Vancouver, en direction de l'Ouest, le CN possède vraiment deux voies. Une traverse Lloydminster et l'autre Wainwright. Mais d'Edmonton jusqu'à la jonction de Tête Jaune soit à un endroit appelé Valemount en Colombie-Britannique, il n'existe qu'une voie, et cette dernière est raccordée à des voies secondaires menant à Vancouver ou à Prince Rupert. Ainsi, manifestement, le premier tronçon où les voies devraient être dédoublées devrait être à l'endroit où il se produit un engorgement, d'Edmonton jusqu'à la jonction de Tête Jaune. Nous y travaillons actuellement d'arrache-pied. Un autre tronçon de 125 milles devrait être terminé cette année, et M. Lawless peut me reprendre si je me trompe. À ce moment-là, près des deux tiers de cette partie du réseau devraient être dédoublés. Une fois que ce sera le cas, nous avons l'intention de poursuivre notre programme de dédoublement des voies jusqu'à Vancouver.

Des fonds sont dépensés. Nous avons deux façons de faire de l'argent: D'une part, les recettes, d'autre part, les emprunts. Si notre ratio d'endettement devient trop élevé, alors le coût des emprunts augmente. Ainsi, nous aimerions que le coût de la construction soit couvert à même les recettes, mais vous ne pouvez le faire si vous perdez 55c. pour chaque boisseau de grain transporté. Voilà une partie du problème. Le CN s'attend entre autre, à ce que le projet de loi corrige cette situation. Ainsi, nous serions en mesure de progresser plus régulièrement dans le cadre de la construction des voies supplémentaires.

[Texte]

• 1100

Mr. Lawless: Perhaps I could indicate what that double trackage is. We have constructed between Winnipeg and Edmonton, seven miles, and between Edmonton and Valemount, which is the Tête Jaune cut-off that the chairman referred to, we have constructed 60 miles and we have under construction 92 miles. Between Valemount and Vancouver, which is the next phase, there is nothing constructed yet, but during this planning period that we are talking about spending the money that has been identified, we will be building 36 miles. And that is going to go a long way towards finalizing our double tracking.

The Vice-Chairman: Dr. LeClair wanted to say something.

M. LeClair: Monsieur le président, je pense que M. Loiselle a également posé une question sur les politiques d'achat et sur la façon dont ceci pourrait se manifester au point de vue canadien. La politique du Canadien National est d'acheter au Canada, à moins que les produits qu'on veut acheter ne soient pas disponibles; à ce moment-là, il faut acheter à l'extérieur. Par exemple, en 1981, les achats totaux ont été de l'ordre de 1.16 milliards de dollars et 88 p. 100 de ces achats ont été effectués au Canada.

Depuis à peu près six mois, nous travaillons avec le MEIR. On fait le tour de plusieurs centres, surtout dans l'Ouest, car c'est là qu'on a commencé, et on essaie de trouver une industrie locale qui pourrait peut-être concurrencer pour une foule des produits qu'on est actuellement obligé d'acheter dans l'Est. Traditionnellement, on achetait la plupart des produits du côté de l'Est. Maintenant on fait un effort pour essayer de faire en sorte que toutes les parties du Canada puissent bénéficier de nos achats. Ce n'est pas facile, c'est difficile, parce que cela prend un *lead time*; il faut investir de l'argent. Là où on a beaucoup de difficulté, évidemment, c'est quand il s'agit de faire la concurrence à certains produits américains dans le domaine des chemins de fer, certains produits qui ne sont pas disponibles au Canada. Par exemple, dans le domaine de la signalisation, c'est très difficile, car on n'a pas de base intérieure assez grande pour être capable d'avoir une industrie qui puisse faire concurrence aux Américains dans le domaine de la signalisation entre autres.

C'est une chose dont nous sommes très conscients. Nous travaillons avec les ministères du gouvernement du Canada pour essayer d'améliorer cette situation-là.

The vice-président: Merci, docteur LeClair. Votre temps est écoulé, monsieur Loiselle. Je m'excuse.

Mr. Loiselle: My last question I put to Mr. Horner.

Mr. Horner: With regard to the cattle industry and their desires, or hopes to have an open market, or a free market between western Canada and the United States for the sale of beef. It is a bit of wishful thinking on their part. Naturally, you have to have goals in order to succeed, or goals help you in your success. Last year the United States stopped dressed beef

[Traduction]

M. Lawless: Peut-être pourrais-je préciser en quoi consiste le dédoublement des voies. Entre Winnipeg et Edmonton, nous avons construit un tronçon de sept milles, et entre Edmonton et Valemount, qui correspond à la jonction de Tête Jaune à laquelle a fait allusion le président, nous avons construit un tronçon de 60 milles et un autre de 92 milles est en voie de construction. Entre Valemount et Vancouver, la prochaine étape du projet, rien n'a encore été construit, mais au cours de la période de planification dont nous avons parlé en ce qui concerne la dépense des fonds mentionnés, nous construirons un tronçon de 36 milles. Cette réalisation contribuera pour une bonne part à mettre fin à notre projet de dédoublement des voies.

Le vice-président: Monsieur LeClair désirait prendre la parole.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think that Mr. Loiselle has also asked a question concerning the purchasing policies as well as the form they could take from a Canadian standpoint. Under its policy, CN Rail buys in Canada, unless the products it needs are no longer available; then, it must buy offshore. For example, in 1981, purchases have totalled 1,16 billion dollars, and 88% were made in Canada.

For approximately six months, we have been working with the Department of Regional Industrial Expansion. We have toured many cities, especially in Western Canada, because that is where we started and we are trying to find a competitive local industry which can supply a lot of products that we are now forced to buy in Eastern Canada. Traditionally, most products were bought from Eastern Canada. Now we are striving to ensure that all parts of Canada can benefit from our purchases. It is not easy, indeed, it is difficult, because it requires lead time; money must be invested. The most difficult part, obviously, is trying to compete with American products in the railway industry, some of which are not available in Canada. For example, in the area on road signs, it is very difficult since we do not have a national base which is sufficiently big to enable an industry to compete with the United States, especially in the area of road signs.

We are very aware of that fact. Thus, we are collaborating with government departments in order to remedy the situation.

The Vice-Chairman: Thank you, Dr. LeClair. Your time is up, Mr. Loiselle. I am sorry.

M. Loiselle: J'aimerais que M. Horner réponde à ma dernière question.

M. Horner: En ce qui concerne l'industrie de l'élevage du bétail qui désire ou souhaite qu'on instaure un marché commun ou une formule de libre-échange entre l'ouest du Canada et les États-Unis pour la vente du boeuf, précisons que les membres de cette industrie prennent un peu leurs désirs pour des réalités. Naturellement, il faut se fixer des objectifs

[Text]

from going into the United States at about 122 million pounds. If one looks at the record, and I have not got it before me, we are very close to 100 million pounds in the United States already this year. In all likelihood in the fourth quarter of this year, they will once again stop dressed beef from going in there.

I think United States likes to talk about free trade, but they are very protective. If you were a beef farmer or a rancher in Montana, you would have real difficulty getting your beef into California. Odd as it might seem, states have various laws; they like to be self-sufficient. We see that trend, or we see some sense of that in Canada. It is the same in the United States. So to think that we could move beef from Alberta clean into California at a rate which may appear to be detrimental to their home market, I do not think that is possible. I think they would quickly protect themselves through some kind of means: quotas, health regulations, or something. It is a nice goal, it is a nice objective, but I do not see it being very practical this year, or next year, or within the next five years.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Horner.

• 1105

This meeting is to adjourn at 12.30 and we are past 11.00 a.m. I want to inform you, ladies and gentlemen, that I have nine people on the list who have indicated they wish to ask questions. So I would urge you to be prompt in asking your questions and I would ask those who are answering the questions to keep their answers as concise as possible.

I will proceed and hope to give everyone on the list a chance to be heard. I will not take any more names now, and we will go through the nine names that I have. The next person to call on is Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Are you on the second round counting your nine, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Yes, there are three on the second round. There are six on the first round.

Mr. McKnight: Just as a point of order, would it not seem reasonable that everyone be given a chance on the first round before you revert to the second round?

The Vice-Chairman: Well, I am giving the six ten minutes each and then in the time that remains we will deal with the three who are on the second round.

Mr. McKnight: But no one will be able to go on to the first round again?

The Vice-Chairman: Well, once you have had your first round, you go on to the second.

Mr. McKnight: Thank you.

[Translation]

pour réussir, ou encore, des objectifs vous aidant à réussir. L'année dernière, les États-Unis ont interdit l'accès aux carcasses habilitées de boeuf au-delà de 122 millions de livres. Si on consulte les statistiques, et je ne les ai pas devant moi, nous avons exporté près de 100 millions de livres aux États-Unis déjà cette année. Selon toute vraisemblance, au cours du quatrième trimestre de l'année, le gouvernement interdira encore l'accès aux carcasses de boeuf.

Je crois que les États-Unis aiment bien parler de libre-échange, mais ils sont très protecteurs. Si vous aviez une ferme d'élevage de bétail ou un ranch au Montana, vous auriez beaucoup de difficulté à vendre votre boeuf en Californie. Si étrange que cela puisse sembler, les États-Unis ont promulgué diverses lois; ils aiment bien être autonomes. Nous prenons conscience de cette tendance ou en ressentons certains des effets au Canada. C'est la même chose aux États-Unis. Je ne crois donc pas qu'il soit possible d'envisager que nous pourrions transporter du boeuf de l'Alberta jusqu'en Californie à un taux qui semble être nuisible à leur marché local. Je crois que les États-Unis se protégeraient rapidement d'une façon ou d'une autre; en instaurant un contingentement, en établissant des règlements d'ordre sanitaire ou d'une autre façon. Il s'agit là d'un but intéressant, d'un objectif intéressant, mais je ne vois pas qu'il soit très réaliste cette année, pas plus que l'an prochain ni dans les cinq prochaines années.

Le vice-président: Merci, monsieur Horner.

Nous devons lever la séance à 12h30 et il est 11h00 passé. Je désire vous informer, mesdames et messieurs, qu'il y a neuf personnes sur la liste qui ont exprimé le désir de poser des questions. Je vous prierais donc d'être prompts dans vos questions et d'être le plus concis possible dans la formulation des réponses.

Nous allons poursuivre et j'espère donner à chacun qui se trouve sur la liste la chance de s'exprimer. Je n'ajouterai aucun autre nom sur la liste et nous allons entendre les neuf personnes dont le nom y figure déjà. Le prochain intervenant est M. McKnight.

M. McKnight: En êtes-vous à votre second tour, monsieur le président?

Le vice-président: Oui, il y a trois noms au second tour. Il y en a six au premier tour.

M. McKnight: Un simple point d'ordre. Ne serait-il pas raisonnable que chacun ait la chance de figurer au premier tour avant que vous ne passiez au second?

Le vice-président: Eh bien, je donnerai à chacun des six intervenants une période de dix minutes et nous partagerons le temps qui reste entre les trois qui figurent au second tour.

M. McKnight: Mais personne ne pourra figurer au premier tour encore une fois?

Le vice-président: Eh bien, une fois que vous avez fait une intervention au premier tour, vous passez au second.

M. McKnight: Merci.

[Texte]

Mr. Chairman, I would just like to ask Mr. Horner a question. He seems quite happy with the 18% return on capital that has been allotted by the CTC. Maybe it could be a little higher. The railroad asked for 25%, using figures from years previous, and I am sure in the years to come when it is reviewed with whatever indices are used that there will be discussions about it.

How does that compare, Mr. Horner, still being a practising farmer and a rancher, how does that return compare to the investment on your own operation, that of you and your sons? Is there much comparison there?

Mr. Horner: I would like to have somebody guarantee me the same. Maybe then I would be performing a service for the public or feel like I was operating that way. But I do not think it is fair to make a comparison. In 1980, when the railways used 25.4%, my sons and I paid 24% interest to the Royal Bank of Canada on money we borrowed. I would like to think that we borrowed it wisely and we got a return on it close to that. If we did not, we should not have borrowed it.

The 18% that the CTC now suggests—well, I do not think we are paying 18% now. I know on some loans we are paying 16%. The figure here will be adjusted every year, as I understand it, as the rates are set for the coming year and the grain to be hauled. I am not at all happy with the interest rates in the free world, but that is the problem we have, I guess, with the debts we are willing to incur.

Mr. McKnight: I guess the problem is that when you look at it from one side it is acceptable. When you look at it from another side it is not really acceptable. When you look at rates for return and when you look at production, you mentioned, Mr. Horner, in your opening remarks that barley is going to be a scarce commodity in Alberta because of the lack of return to the producer for barley.

Mr. Horner: That is right.

Mr. McKnight: How do you see charging the producer more to ship his barley, increasing the barley acreage in Alberta, if you believe what you have said about the livestock industry not being able to expand, the areas and the opportunities for marketing not being there? Will barley increase in price if it costs the producer more to ship it or will it decrease in price? Will that result in a decrease in the production of barley?

Mr. Horner: Barley is a crop grown in real competition to a lot of other crops. It likes moist, cool weather. It will not stand the heat and the dry conditions as well as wheat. Alberta is naturally suited to grow a lot of barley but barley has to compete with rapeseed, mustard and a few other specialty crops and if the price of barley is not comparable then the farmer is going to switch. The farmer will switch quickly if he thinks there is a dollar to be made in growing something else.

[Traduction]

Monsieur le président, J'aimerais simplement poser une question à M. Horner. Il semble très heureux du rendement de capital de 18 p. 100 qui a été alloué au CTC. Ce pourcentage pourrait peut-être être légèrement plus élevé. Les chemins de fer ont demandé 25 p. 100, se fondant sur les chiffres obtenus les années précédentes, et je suis convaincu que pour les années à venir, lorsque l'on examinera ce chiffre à la lumière des indices qui sont utilisés, la question fera l'objet d'un débat.

Monsieur Horner, vous qui êtes toujours agriculteur et propriétaire de ranch, quelle différence constatez-vous par rapport à l'investissement sur votre propre exploitation, qui appartient également à vos fils? Y a-t-il une grande différence?

M. Horner: J'aimerais que quelqu'un me le confirme. Peut-être que dans ce cas je rendrais un service au public ou en aurais l'impression. Mais je ne pense pas qu'il s'agisse d'une comparaison juste. En 1980, lorsque les chemins de fer avaient droit à 25.4 p. 100, mes fils et moi versions 24 p. 100 d'intérêt à la Banque Royale du Canada pour l'argent emprunté. J'aimerais penser qu'il s'agissait d'un emprunt judicieux et que nous avons obtenu un rendement de cet ordre. Dans le cas contraire, c'eût été une mauvaise décision.

Le pourcentage de 18 p. 100 auquel fait allusion la CCT, eh bien, je ne pense pas qu'il soit exact. Je sais que nous versions parfois 16 p. 100 d'intérêt. Si je comprends bien, le chiffre sera rajusté chaque année en fonction des taux fixés pour l'année et du grain à transporter. Je ne suis absolument pas satisfait des taux d'intérêt pratiqués sur le marché, mais je suppose que c'est le prix à payer pour les dettes que nous contractons.

M. McKnight: Je suppose que le problème vient de ce que, vu sous un certain angle, c'est tout à fait acceptable. Par contre, vu dans une autre perspective, ce ne l'est pas réellement. Lorsque vous analysez les taux en fonction du rendement et lorsque vous tenez compte de la production, vous avez soutenu, monsieur Horner, dans votre introduction, que l'orge sera une denrée rare en Alberta en raison du faible rendement pour le producteur.

M. Horner: Cela est exact.

M. McKnight: Comment pouvez-vous concevoir que l'on exige davantage du producteur pour l'expédition de son orge, que l'on accroisse la culture de l'orge en Alberta, si vous croyez par ailleurs, comme vous l'avez déjà dit, que l'industrie du bétail n'est pas appelée à prendre de l'expansion, en raison de l'absence de débouchés? Le prix de l'orge est-il appelé à augmenter ou à diminuer s'il en coûte davantage aux producteurs de l'expédier? Cela se traduira-t-il par une diminution de la production de cette denrée?

M. Horner: L'orge n'est qu'une culture parmi tant d'autres. Il lui faut de l'humidité et un climat frais. Tout comme le blé, il ne résistera pas à la chaleur et à la sécheresse. L'Alberta se prête parfaitement à la culture extensive de l'orge, mais celui-ci doit soutenir la concurrence du colza, de la moutarde et d'autres cultures spécialisées et si le prix de l'orge n'est pas compétitif, l'agriculteur devra se reconverter. Et il ne tardera pas à le faire s'il croit pouvoir faire un meilleur placement.

[Text]

Certainly, the decline in the cattle industry in the last few years, in numbers, is purely the price of the cattle. Not the Crow, not the price of feed grain or anything else. The price of cattle has been—in 1979 we sold steers, calves off the cows at \$1.24 a pound. In 1980 they were down to 76¢. That was a 50¢ a pound drop. Naturally, a lot of people who were marginal operators or who could switch that land production into something else rather than cattle, they did it. So you had fewer numbers of cattle. The price is the determining factor in any commodity a farmer grows and the farmer watches the market very very closely. He has a lot of investment and he has borrowed a lot of money; he has got to be a shrewd operator and by and large I think most farmers are pretty shrewd operators.

• 1110

Mr. McKnight: I would like to ask a question regarding the \$808 million recap in 1966-1967 that CN had. I guess if Mr. Horner and I had been able to recapitalize and then carry back that \$800 million plus as a loss, if it came to a taxable position, what would that do to Canadian National if it came to where they were showing a profit but still had an \$800 million plus gift from the people of Canada carried on their books? What would that do to your costing figures?

Mr. Casgrain: It has no effect on the costing figures. The costing figures reflect the cost of the assets that are variable with the traffic. Whether this cost is paid entirely by debt or part debt and part equity and what is the cost of that, is a separate exercise. What we have in the \$808 million recap is that some part of the capital structure which was debt became equity and equity also carries a cost.

Mr. McKnight: But when you compare Canadian National with Canadian Pacific, Canadian Pacific would not be able to use the same accounting if they received \$808 million if they went and received that money as a loan.

Mr. Casgrain: Yes.

Mr. McKnight: If you did not get it as a loan. You received the money on one side of the column and you left it on the other side to be used as debt asset, however the hell you do that. I do not know; my accountant cannot do it.

Mr. Casgrain: Any debt that would be transferred into equity would have the same effect in any company.

Mr. McKnight: But you left that \$808 million still there as a loss.

Mr. Casgrain: As a loss?

Mr. McKnight: It was there originally as a loss. How did you change that?

Mr. Casgrain: It was not there as a loss. It was there as a debt.

Mr. McKnight: Okay, when you eliminated that debt?

[Translation]

Il est certain que le déclin de l'industrie du bétail, constaté ces dernières années, est purement rattaché au prix du bétail. Cela n'a rien à voir avec l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, avec le prix des céréales fourragères ou avec quelque autre facteur. Le prix du bétail a été, en 1979, nous avons vendu du boeuf, du veau de boucherie à \$1.24 la livre. En 1980, le prix avait baissé à 76 cents. C'était une baisse de 50 cents par livre. Naturellement, beaucoup de petits exploitants ou ceux qui pouvaient convertir cette production agricole en autre chose que du bétail, l'ont fait. C'est alors que la quantité de bétail a diminué. Le prix est le facteur déterminant pour toute denrée qu'un agriculteur produit, et il surveille le marché de très très près. Il a énormément investi et a emprunté beaucoup d'argent; il doit s'y prendre habilement et, en général, je pense que la plupart des agriculteurs sont des exploitants très habiles.

M. McKnight: J'aimerais poser une question au sujet de la refonte de capital de 808 millions de dollars, du Canadien National, en 1966-1967. J'imagine que si M. Horner et moi-même avons pu refondre et puis déclarer ces 800 millions et plus comme une perte, du point de vue fiscal, qu'en serait-il du CN s'il en était arrivé à montrer un bénéfice tout en ayant quand même 800 millions de dollars et plus, cadeau du peuple du Canada, inscrits dans ses livres comptables? Quel en serait l'effet sur l'attribution des coûts?

M. Casgrain: Cela n'a aucun effet sur l'attribution des coûts. Les coûts reflètent le coût de l'actif qui est variable suivant le trafic. Savoir si ce coût est entièrement couvert par la dette ou en partie par la dette en partie par l'avoir, et ce qu'il en coûte, est une autre affaire. Ce qui s'est passé en ce qui a trait à la refonte de capital de 808 millions, c'est qu'une partie du capital qui était une dette est passée dans l'avoir et l'avoir aussi entraîne un coût.

M. McKnight: Mais si on compare le Canadien National et le Canadien Pacifique, le Canadien Pacifique ne pourrait pas se servir de la même méthode comptable s'il recevait 808 millions de dollars, et que cet argent soit un prêt.

M. Casgrain: Oui.

M. McKnight: S'il ne s'agissait pas d'un prêt. Vous avez inscrit la somme dans une colonne et l'avez laissée dans l'autre, à titre d'élément d'actif provenant d'un emprunt je ne sais pas comment diable vous faites. Mon comptable ne peut pas le faire.

M. Casgrain: Toute dette, transformée en avoir, aurait le même effet dans n'importe quelle société.

M. McKnight: Mais vous avez quand même laissé ces 808 millions de dollars en tant que perte.

M. Casgrain: En tant que perte?

M. McKnight: À l'origine, c'était une perte. Comment avez-vous fait pour changer cela?

M. Casgrain: Ce n'était pas une perte, c'était une dette.

M. McKnight: Bien. Et quand vous avez éliminé cette dette?

[Texte]

Mr. Casgrain: It became equity.

Mr. McKnight: And if you were Canadian Pacific what would happen in their accounting practices?

Mr. Casgrain: The same thing. If a shareholder of CP had transferred their debt into equity you would have seen a lowering of the debt amount of \$800 million and an increase in the number and the value of the shares of \$800 million. This is what you would have seen. In effect, the shareholder of CN, which is the Canadian government, elected to take in shares what it had in debt previously.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, could I add something here?

The Vice-Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: We are not here to talk about CN versus CP, but we often forget that CN does not have access to the capital markets. We cannot go and sell shares to increase our equity. The only way we can increase our equity is through the Government of Canada, because we have only one shareholder. We cannot go to the markets like CP and sell shares to increase our equity base. That is a major difference we cannot forget.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, one quickie.

Mr. McKnight: Oh, all right. But hardly a quickie. I think we have time for ordinary questioning here, Mr. Chairman. The \$14 million—the adjustment fund—it is my understanding that that adjustment fund in the bill will increase or remain in constant dollars. It will not be affected by inflation. If that is true, CN appears to benefit through the inflation to the detriment of the \$651 million Crow benefit which belongs supposedly to the producers of Canada, producers of grain. Those producers are not protected in any form against inflation, as compared to this CN adjustment of \$14 million. If I am right or wrong on that, correct me.

• 1115

Mr. Casgrain: The CN adjustment is removed from the total estimated eligible costs. So given that the amount that is determined by the Canadian Transport Commission is the estimated eligible cost—this is the defined term in the bill—of the two railways combined, which are intended to reflect those costs as they occur as per the CTC costing, you then remove from that total amount an amount that is paid to CN directly. It in no way augments or reduces the amount of the total cost, which is what the bill intends to recognize. All it is doing is affecting how much of that total amount goes to CP and how much goes to CN. It is the split of a determined amount.

Mr. McKnight: Yes, but the other part of it is that one part is buffered against inflation if it is not going to remain there. The producers are not, because the \$651 million reduces it yearly by the rate of inflation in real dollars.

[Traduction]

M. Casgrain: C'est devenu un avoir.

M. McKnight: Et si vous étiez le Canadien Pacifique, que se passerait-il dans votre comptabilité?

M. Casgrain: La même chose. Si des actionnaires du CP avaient converti leur dette en avoir, vous auriez assisté à une diminution du montant de la dette de 800 millions de dollars et à une augmentation du nombre et de la valeur des actions de 800 millions. C'est ce que vous auriez vu. En fait, l'actionnaire du CN, qui est l'État canadien, a choisi de reporter en actions ce qu'il avait précédemment en dette.

M. LeClair: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose?

Le vice-président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Nous ne sommes pas ici pour comparer le CN et le CP, mais nous oublions souvent que le CN n'a pas accès au marché des capitaux. Nous ne pouvons pas aller sur le marché et vendre des actions pour augmenter notre avoir. Nous n'avons qu'un seul moyen de l'augmenter, c'est en faisant appel à l'État, car nous n'avons qu'un seul actionnaire. Nous ne pouvons pas aller sur les marchés comme le CP et vendre des actions pour augmenter notre capital. Il y a là une importante différence qu'il ne faut pas oublier.

Le vice-président: Monsieur McKnight, une question rapidement.

M. McKnight: Oh, très bien. Mais pas trop rapidement. Je crois que nous avons encore le temps de poser des questions, monsieur le président. Les 14 millions de dollars, le fonds d'indemnité, je crois comprendre que ce fonds d'indemnité, dont il est question dans le projet de loi, augmentera ou restera en dollars constants. Il échappera à l'inflation. Si c'est exact, le CN semble être avantagé par l'inflation, au détriment des 651 millions que représente la subvention du Nid-de-Corbeau qui, soi-disant, appartient aux producteurs du Canada, les producteurs de grain. Rien ne protège ces producteurs contre l'inflation, comparativement à l'indemnité de 14 millions de dollars que reçoit le CN. Si je fais erreur, corrigez-moi.

M. Casgrain: L'indemnité CN est soustraite du total des coûts admissibles estimatifs. Par conséquent, si la Commission canadienne des transports décide que cette somme correspond aux coûts admissibles estimatifs, cette expression est définie dans le projet de loi, c'est-à-dire aux coûts admissibles estimatifs des deux sociétés ferroviaires prises ensemble, devraient correspondre à ceux établis par la CCT, vous soustrayez du total la somme qui est versée directement au CN. Cela ne vient en rien augmenter ou diminuer le coût global et c'est bien dans ce sens que le projet de loi a été rédigé. Il s'agit simplement de déterminer quelle part du total sera versée au CP et quelle part sera remise au CN. Il s'agit de partager une somme déterminée.

M. McKnight: Oui, mais il faut ajouter qu'une partie des sommes en cause ne sera pas touchée par une éventuelle augmentation du taux d'inflation. Les producteurs eux ne sont pas protégés parce que la somme de 651 millions de dollars, en

[Text]

Mr. Casgrain: The \$14 million is a one-year figure. It has nothing to do with inflation. It is each year.

Mr. McKnight: But it will be adjusted every year as inflation increases. If the cost is \$14 million this year and the adjustment fund is reviewed next year, inflation will come into play in that \$14 million figure—or whatever that figure is.

Mr. Casgrain: Yes, if we could use whatever that figure is, because \$14 million is a stopgap figure, for one year only, absent a full examination of the cost differences between the two railways for the extra miles. Okay?

Now, just coming to your main question, which is: Will that move with inflation? The total revenue requirements would move with inflation. The portion of the total inflation picked up by a producer is what the bill stipulates; i.e., 3%. The fact that there is a CN adjustment there in no way changes this 3%.

The Vice-Chairman: That concludes Mr. McKnight's questioning.

Mr. McKnight: It certainly changes it after that 3% is removed, because it goes to 6%.

The Vice-Chairman: The Chair recognizes Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. There are so many things to question the CN on, I do not really know where to begin. But a couple of things I would like to say in response to some of the comments that Mr. Horner has had. First of all, as a farmer myself in the west, I think he would recognize and agree with me that farmers are basically optimists. If it is fair for the president of CN Rail to say that what they are doing is for 20 and 25 years down the road, I think it is fair to say that is equally the case on behalf of farmers. So if we look across the border at what is the most prosperous and the richest market for beef in the western part of the United States, I think it is fair to say we are doing that for the long run, and not the short run—not tomorrow or not two years, but certainly in the long run, because we have potential there.

Mr. Horner will also realize that basically we have an open border on live cattle. There is a very very minimal rate quota, which essentially lets live cattle move back and forth without interference. With respect to beef, one of the reasons we have had interference with the flow of beef back and forth across the border is because of the last GATT round at Geneva, and largely because we have a higher GMA level—a guaranteed minimum access level—in terms of a per capita basis, per pound basis, than the Americans have.

You can smile all you want, but if we were sitting in terms of allowing beef into our country at the same level on a per

[Translation]

dollars réels, diminuera parallèlement à l'augmentation du taux d'inflation.

M. Casgrain: La somme de 14 millions correspond à une année. Cela n'a rien à voir avec l'inflation. On procède année par année.

M. McKnight: Mais il y aura ajustement chaque année pour tenir compte de l'augmentation du taux d'inflation. Les coûts sont de 14 millions de dollars cette année. Mais si on examinait l'ajustement l'an prochain, on constaterait que les 14 millions, ou quel que soit le montant en question, tient compte du taux d'inflation.

M. Casgrain: Oui, si nous pouvions utiliser le montant en question, parce que ces 14 millions sont un chiffre provisoire qui ne vaut que pour une année seulement, et si nous n'examinions pas dans le détail les différences de coûts entre les deux sociétés pour le millage supplémentaire. Ca va?

Maintenant, pour répondre à votre principale question, à savoir: est-ce que le revenu total varie avec l'inflation? La réponse est oui. La partie du taux d'inflation que devrait assumer un producteur est prévue dans le projet de loi, et s'élève à 3 p. 100. L'ajustement CN ne vient en rien changer ce pourcentage.

Le vice-président: Cela termine votre période de questions, monsieur McKnight.

M. McKnight: Cela change certainement quelque chose parce qu'après avoir soustrait ces 3 p. 100 on passe à 6 p. 100.

Le vice-président: Nous donnons la parole à M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Il y a tant de questions à poser au CN que je ne sais vraiment pas par laquelle commencer. Toutefois, je voudrais en premier lieu ajouter quelques remarques à celles de M. Horner. Tout d'abord, je suis agriculteur dans l'Ouest, et je crois que M. Horner sera d'accord avec moi pour reconnaître que les agriculteurs sont fondamentalement des optimistes. Le président du CN affirme qu'il prépare aujourd'hui le terrain pour les vingt ou vingt-cinq prochaines années, je pense que les agriculteurs peuvent en dire autant. Par conséquent, si nous nous tournons vers la frontière, nous avons dans l'Ouest américain le marché du boeuf le plus riche et le plus prospère. Je pense qu'il est juste de dire que nous cherchons à assurer notre avenir. Nous ne travaillons pas à court terme, nous ne pensons pas seulement à demain ni à dans deux ans, nous cherchons à assurer notre avenir à long terme, parce que les possibilités sont intéressantes de ce côté.

M. Horner sait également qu'à toutes fins utiles, il y a libre-échange des bovins vivant vivants entre le Canada et les États-Unis. Les contingents en vigueur sont très faibles et c'est pourquoi nous n'éprouvons aucune difficulté à ce chapitre. En ce qui concerne le boeuf, les difficultés que nous éprouvons découlent en partie des dernières négociations du GATT, à Genève, mais elles sont largement dues au niveau d'accès minimal garanti, qui est plus élevé par habitant et par livre pour les Canadiens que pour les Américains.

Vous pouvez sourire, mais si notre Comité siégeait en vue de décider d'adopter les mêmes restrictions quantitatives, par

[Texte]

capita basis that the Americans have—and my colleague beside me has letters from U.S. senators basically to that effect—I think we would find that the Americans would be very receptive to looking at an open market, or something freer. That is the kind of thing that the present government is using as a reason for this bill, that it will create diversification in other products in the west. On that basis, I think it is the responsibility of the federal government to do what it can on behalf of quotas and tariffs and other jurisdictions to see that some of the things that we are capable of producing in the west, besides grain, have access to those markets.

• 1120

I have one other thing to say, a little bit tongue in cheek, Mr. Chairman. When Mr. Horner said that he occupied a unique position here, one of the things he neglected to say is that he has sat on all four sides of this table. I do not know whether it makes me happy or sad that there are only four sides to the table, but he has certainly worn a lot of hats.

An hon. member: One of them was for a pretty short time, too.

An hon. member: That is the problem.

Mr. Mayer: It is true. I understand he has served as a distinguished chairman of this committee. I also understand, to give credit where credit is due, that on vote of the committee of the whole, some 15 years ago in the House, he was responsible for saving the Crow initially. So, had it not been for the chairman of the board we have here today, we might not even have been holding these meetings, Mr. Chairman.

Let me make a point. One of the things we were told on 29 June, when we had the minister in front of this committee, was that it was going to take basically two and one half years to set a rate. In other words, if we started in the current crop year 1983-1984, there would be an initial setting of the rate in February 1983, and the final rate would not be set until some two and a half years later, in 1985.

Part of the reason, I guess, has to do with the accounting procedures which we have to go through with the railways. But does that seem like a reasonable length of time? Is there anything the railways need to do that results in its taking that long to set the rate in this bill? I do not have a lot of time to go through the chronology of it, but it seems to me that with computers and the kinds of things we have to do that work, there is a lot of accounting which could be done more quickly so we could in fact set a rate a lot quicker than two and one half years.

Mr. Lawless: Mr. Mayer, I do not think the requirement of two years or the period that has been mentioned—I was not aware it was that long, incidentally—is really a requirement dictated by the railways. I think it is dictated more by the producers. What has to be done to set that rate, if you will,

[Traduction]

habitant, que les Américains ces derniers seraient sans doute beaucoup plus disposés à discuter d'un libre marché ou d'une libération accrue des échanges, et mon collègue à mes côtés a des lettres en ce sens de sénateurs américains. Ce sont des considérations de cet ordre qui ont poussé le présent gouvernement à proposer ce projet de loi, projet qui devrait assurer une plus grande diversification des produits dans l'Ouest. A ce propos, je pense que c'est la responsabilité du gouvernement fédéral de faire ce qu'il peut en ce qui concerne l'établissement de contingents et de tarifs et dans les autres domaines qui relèvent de sa compétence, pour que certaines choses que nous sommes en mesure de produire dans l'Ouest, à part le grain, aient accès à ces marchés.

Monsieur le président, j'ai seulement une autre chose à ajouter avec une pointe d'ironie. Lorsque M. Horner disait qu'il a occupé ici une place unique, il a négligé de dire, entre autres, qu'il a siégé aux quatre côtés de la table. Je ne sais pas si le fait qu'une table n'ai que quatre côtés me réjouit ou m'attriste, mais quant à notre ami, il s'est rangé sous un certain nombre de bannières.

Une voix: Et dans un cas, pour une très courte période . . .

Une voix: C'est ça le problème.

M. Mayer: C'est vrai. Je crois savoir qu'il a exercé les fonctions d'honorable président de ce comité. Pour rendre à César ce qui appartient à César, il m'apparaît également que lors d'un vote du comité plénier, il y a 15 ans, c'est lui qui a sauvé initialement la subvention du Nid-de-Corbeau. Ainsi, sans le président du conseil qui est ici aujourd'hui, peut-être que nous n'aurions même pas à tenir ces séances, M. le président.

Permettez-moi une mise au point. L'une des choses qu'on nous a dites, le 29 juin, lorsque le ministre a comparu devant ce comité, c'est qu'il prendrait au moins deux ans et demi pour fixer un tarif. Autrement dit, si l'on commençait pendant l'année-récolte 1983—1984, un premier tarif serait fixé en février 1983, et le tarif définitif ne serait établi que quelque deux ans et demi plus tard, soit en 1985.

Je suppose que l'une des raisons de ce délai, ce sont les procédures comptables par lesquelles il faut passer avec les chemins de fer. Mais ce délai est-il raisonnable? Qu'est-ce que les chemins de fer ont tant à faire pour prendre autant de temps à fixer un tarif? Je n'ai pas beaucoup de temps à consacrer à une chronologie, mais il me semble qu'avec les ordinateurs et tout le matériel que nous avons pour accomplir ce travail, il y a une foule de procédures comptables qui pourraient se faire plus rapidement, de sorte que nous pourrions fixer un tarif bien avant deux ans et demi.

M. Lawless: M. Mayer, je ne pense pas que ce délai obligatoire de deux ans ou quelle que soit la période qui a été mentionnée—à propos, j'ignorais que c'était si long—soit vraiment dicté par les chemins de fer. Je pense qu'il s'agit plutôt d'une exigence des producteurs. Ce qui doit être fait

[Text]

must be done with the various agencies which are involved on behalf of the producers.

Mr. Mayer: I think that is one of the things which would alleviate some of the concerns the producers have. When we talk about blended rates, and we talk about a period of time of that length in order to determine what the rate is going to be, compared to what we have now, which is basically 5¢ a tonne-mile, anything we can do to clarify that and make it precise and more easily understood and shorten the time frame would certainly be beneficial, inasmuch as it would help the producer understand what he is going to have to pay.

The Vice-Chairman: I had an indication that Mr. Horner wanted to speak.

Mr. Horner: Well, I would just like to thank Mr. Mayer, Mr. Chairman, for remembering my participation around this table. I guess I would hope that on this side of the table I can make as good a contribution as I made on the other three when I was there.

Mr. Mayer: The jury is still out on that one.

Mr. Horner: I think, in response to his remarks with regard to the Crow and saving the Crow in 1967, one only has to look at the rate of world inflation since 1967 to realize that even Mr. Mazankowski, when he was minister, I think, for transportation, believed that the Crow had to change. I do not think there is any doubt about that now, while in 1967 there might well have been.

With regard to GATT and the cattle industry, I do not want to argue the point now, but the minimum quota of conditions with GATT that Canada agreed to when I was minister of Industry, Trade and Commerce have not come into play at all and are not likely to come into play at all. The United States imports more beef from oceanic countries than Canada does, more than the 10 times figure which is commonly used. While I do not want to get into an argument with the cattlemen particularly, they are looking at a very, very long-term project, as you have suggested.

Mr. Mayer: Well then, so are the railways, when they talk about investments for 25 years down the road.

Mr. Horner: I agree, and many a farmer looks at it too. Most farmers, when they buy land, do not buy it for quick turnover.

Mr. Mayer: I agree. Let me ask another thing that has concerned me and people in my area. Is there any reason why, when the railways are doing some of their upgrading on the branch lines, or for that matter on some of the contracting they are doing for the double tracking and the additional, that they cannot genuinely engage in contracting out? Could they not allow outside bidders to bid totally on some of the work that they are doing?

The point I am getting at is this: If you are going to be asking farmers to pay more under a very complicated formula, it is going to be very important that they understand that they are getting value for money. You people are in business, you

[Translation]

pour fixer ce tarif doit se faire de concert avec les divers organismes qui défendent les intérêts des producteurs.

M. Mayer: Je pense que c'est l'une des choses qui atténueraient certaines des préoccupations des producteurs. Quand nous avons parlé de tarifs mixtes et d'une telle période de temps pour déterminer ce que serait le tarif par rapport à ce qu'il est actuellement, soit un minimum de 5c. la tonne-mille, tout ce que nous pouvons faire pour clarifier ce point, le préciser, le rendre plus compréhensible et abréger le délai serait certainement avantageux, dans la mesure où cela aiderait le producteur à comprendre quelle part il devra payer.

Le vice-président: Je crois que M. Horner désire prendre la parole.

M. Horner: Monsieur le président, je veux simplement remercier M. Mayer de s'être souvenu de ma participation aux discussions qui se sont déroulées autour de cette table. J'ose espérer que de ce côté de la table, je puis apporter une aussi bonne contribution que lorsque j'ai siégé des trois autres côtés.

M. Mayer: Aucun verdict n'a été rendu là-dessus.

M. Horner: En réponse à ses remarques au sujet du Nid-de-Corbeau et du fait qu'il a été sauvé en 1967, je pense qu'il suffit d'observer le taux de l'inflation mondiale depuis 1967 pour se rendre compte que même M. Mazankowski, du temps où il était, si je ne m'abuse, ministre des Transports, croyait qu'il fallait modifier le Nid-de-Corbeau. Je pense qu'il n'y a aucun doute à ce sujet à l'heure actuelle, alors qu'en 1967, il pouvait y en avoir.

Pour ce qui est du GATT et de l'industrie bovine, je ne veux pas aborder ce point pour le moment, mais les minima que le Canada a acceptés dans le cadre du GATT lorsque j'étais ministre de l'Industrie et du Commerce ne sont nullement en jeu et ne le seront probablement pas à l'avenir. Les États-Unis importent plus de boeuf des pays océaniques que ne le fait le Canada, davantage que les chiffres dont on parle habituellement. Je ne souhaite pas entrer en conflit avec les éleveurs de bétail en particulier, mais je dois dire que leur projet en est un à très très long terme, comme vous l'avez laissé entendre.

M. Mayer: C'est la même chose pour les compagnies de chemin de fer. Elles parlent d'investissements pour dans 25 ans d'ici.

M. Horner: Je suis d'accord, et plus d'un fermier le voit ainsi. La plupart d'entre eux d'ailleurs, quand ils achètent une terre, ce n'est pas avec l'idée d'obtenir des résultats immédiats.

M. Mayer: C'est vrai. J'aimerais poser une autre question qui nous préoccupe, moi et les gens de ma région. Lorsque les compagnies de chemin de fer améliorent les lignes secondaires ou qu'elles entreprennent la construction de voies doubles et de voies additionnelles, y a-t-il un motif pour lequel elles ne peuvent vraiment recourir à l'impartition? Ne peuvent-elles laisser à des soumissionnaires de l'extérieur la possibilité de faire certains des travaux?

Je veux en venir à ceci: si vous avez l'intention de demander aux fermiers de payer davantage en vertu d'une formule très compliquée, il sera très important qu'ils comprennent qu'ils en ont pour leur argent. Vous êtes dans les affaires, vous savez ce

[Texte]

understand what it means to have competitive bidding, and I am wondering why the CN cannot engage in more competitive bidding.

• 1125

I do not want to hear the answer, if I can prejudge what you are going to say, that you do contract out because you bid stuff on an hourly basis. I am talking about a total contracting out or bidding on that basis.

Mr. Lawless: I think the answer is that we do contract out in some areas, as you know, and we do have our own sources that are available to do this work. It is a mix and match process.

You may know that we have some fairly severe restrictions regarding contracting out in our labour contract with our unions, and that always has to be taken into consideration. But where we have the capability and the ability to do it with our engineering forces, we do it, and in some cases we do contract out.

Mr. Mayer: Let me ask you this, then. If you could settle your concerns with labour would you be prepared, for instance on a 20-mile piece of track to be upgraded, to contract it out totally, on an experimental basis?

Mr. Lawless: I would not want to answer that in such a general way. I think we . . .

Mr. Mayer: That is not general. That is a very specific question.

Mr. Lawless: We would have to look at the very specific piece of work that is being done and determine whether we could engage a contractor that would be capable of doing that, firstly, or whether within our own forces we are able to do it just as well, just as efficiently, just as cheaply.

Mr. Mayer: But surely, with all due respect, when you say—I forget the word you used—“Do it up to specifications,” if we can tender to send people to the moon, I think we can sure tender to build a couple of pieces of steel across the prairies. Surely one of the ways to determine whether it can be done as efficiently by your own people or not is to genuinely test the marketplace and to genuinely contract it out.

Mr. Lawless: We do, we do test the market and in all cases where we do engage contractors it is done within the specifications of our own engineering group. We are not against contracting out, but we try to do what is right for us at the time that it is being done. We are talking about very specific areas. In some areas we cannot get our own forces, so we do contract out.

Mr. Mayer: I have one more question.

To get back to what I still find difficulty with, it is this cost of capital and return on investment. If you go to Chapter IV of

[Traduction]

que c'est que traiter par appel d'offres et je me demande pourquoi le CN ne s'engage pas plus activement dans ce domaine.

Je ne veux pas entendre la réponse si c'est pour vous entendre dire que vous donnez du travail en sous-traitance et ce, par appel d'offres de travail horaire. Ce dont je veux parler c'est contrats globaux et d'appel d'offres sur cette base.

M. Lawless: À ma connaissance, nous donnons du travail à contrat dans certains domaines, comme vous le savez, et nous avons aussi nos propres ressources qui sont en mesure d'effectuer ce travail. C'est une question de disponibilité réciproque.

Vous savez probablement qu'il y a des restrictions assez sévères dans notre contrat de travail avec les syndicats en ce qui concerne la sous-traitance et que nous devons toujours en tenir compte. Mais dans les cas où nous pouvons faire exécuter les travaux par les ressources et les compétences techniques disponibles, nous le faisons, et dans d'autres cas, nous avons recours à la sous-traitance.

M. Mayer: Puis-je alors vous poser la question suivante. Si vous parveniez à vous entendre avec les syndicats, seriez-vous prêts, dans le cas par exemple de la réparation d'une section de voie de 20 milles, de donner tout le travail à contrat, à titre expérimental?

M. Lawless: Je ne peux répondre à une question aussi générale. À mon avis, . . .

M. Mayer: Ce n'est pas une question d'ordre général, c'est une question très précise.

M. Lawless: Il nous faudrait examiner le travail particulier à exécuter et déterminer si nous pouvons engager un sous-traitant qui soit capable de l'accomplir, ou si nous sommes en mesure, à l'aide de nos propres ressources, de le faire aussi bien, aussi efficacement et aussi économiquement.

M. Mayer: Mais sûrement, sans vouloir vous offenser, lorsque vous dites . . . j'oublie le terme que vous avez utilisé . . . le faire selon les spécifications . . . , si nous pouvons faire des appels d'offres pour envoyer les gens sur la lune, il me semble que nous pouvons aussi le faire pour poser quelques pièces d'acier à travers les Prairies. Sans contredit, le meilleur moyen de déterminer si vos propres effectifs peuvent ou non le faire efficacement est de sonder le marché à fond et de faire exécuter le travail en sous-traitance.

M. Lawless: Mais nous le faisons, nous sondons le marché et dans tous les cas où nous engageons un sous-traitant, le travail est exécuté selon les spécifications de notre propre équipe d'ingénieurs. Nous ne sommes pas contre la sous-traitance, mais nous cherchons dans chaque cas à faire pour le mieux. Nous parlons de domaines très particuliers. Dans certains cas, nous n'avons pas les ressources voulues et nous confions le travail à des sous-traitants.

M. Mayer: J'ai encore une question à poser.

Je voudrais revenir à un sujet qui me préoccupe, c'est-à-dire le coût du capital et le rendement. Dans le chapitre IV du

[Text]

Gilson, page 18, in the middle of the largest paragraph on the page it says:

The return on investment (termed the cost of capital by economists) is the risk-related rent paid to the debt-holder on the equity invested for the use of their funds while they are tied up in the assets of the company.

To me, "cost of capital" is simply a fancy way of referring to return on investment. I would like you to explain to me what is the difference. I mean, I can read the whole paragraph but I do not have time. Unfortunately, the chairman does not have enough time to spread around here this morning. But my understanding of cost of capital is simply the opposite: what is income for one person is expense for another. The cost of capital, to you, is the return on investment for somebody else.

Could you explain what precisely is the difference? Because I would like to get that straightened out in my own head.

Mr. Casgrain: This is the economic term, and it is exactly what you have said. If you are talking of an investment in a car or a locomotive worth \$1 million, we are saying in our submission that the cost of capital that we have for this locomotive to be available to grain traffic is 25% . . .

Mr. Mayer: Is 20% on investment.

Mr. Casgrain: It is 25% of \$1 million.

Mr. Mayer: That is in addition to depreciation, which is referred to a couple of sentences above the one I read in that specific section of Gilson. So what I am getting at is that the railway in this case is either asking for 20.5% or 18% return on investment. That is the return on investment.

Mr. Casgrain: That is the return on the investment that is assigned to that traffic. It is not . . .

Mr. Mayer: That is exactly what I am saying. You are asking the grain producers to buy and accept a rate for moving their grain that allows the railways to have an 18% return on investment for the movement of that grain.

An hon. member: Guaranteed income.

• 1130

Mr. Meyer: I am just following through. You agreed with me that the cost of capital is return on investment, and you just said that the cost of capital is the amount of money paid to use that equipment to move grain. I am saying that the producer is going to be asked to accept a rate that gives the railways a return on investment of 18% for the movement of grain.

Mr. Casgrain: What that statement is saying is if you are proposing to put a locomotive in grain service that is worth \$1 million . . .

Mr. Mayer: You want an 18% return on investment on that locomotive for the time it is moving grain.

Mr. Casgrain: It requires that in order to have that additional locomotive. If you do not wish to have that locomotive, we do not get the 25%.

[Translation]

Rapport Gilson, à la page 18, on peut lire au milieu du dernier paragraphe:

Le rendement (appelé coût du capital par les économistes) est le loyer versé au créancier et à l'investisseur pour l'utilisation de leur argent pendant qu'il est «lié à» l'avoir de la société.

En ce qui me concerne, le «coût du capital» n'est rien d'autre que le taux de rentabilité. J'aimerais que vous m'expliquiez la différence, s'il y en a une. Je pourrais vous lire le paragraphe en entier, mais je n'en ai pas le temps. Malheureusement, le président n'a pas beaucoup de temps à allouer ce matin. Dans mon idée, le coût du capital a deux significations opposées: ce qui est un revenu pour une personne représente une dépense pour une autre. Ce qui, pour vous est le coût du capital est le rendement pour un autre.

Pourriez-vous m'expliquer la différence de façon précise? Je voudrais être sûr que je comprends bien.

M. Casgrain: C'est un concept économique et vous l'avez bien compris. Lorsqu'on parle d'un investissement d'un million dans une locomotive ou un wagon, on dira, dans le mémoire, que le coût du capital relatif à cette locomotive, destinée au transport du grain, est de 25 p. 100 . . .

M. Mayer: Ce qui donne un rendement de 20 p. 100.

M. Casgrain: De 25 p. 100 d'un million.

M. Mayer: Il faut également tenir compte de l'amortissement dont il est question dans les lignes précédant celles que je viens de lire. Autrement dit, la société ferroviaire cherche à obtenir 20.5 p. 100 ou un taux de rentabilité de 18 p. 100. C'est ce qui est le rendement.

M. Casgrain: C'est le rendement relatif à ce transport particulier. Ce n'est pas . . .

M. Mayer: C'est exactement ce que j'ai dit. Vous demandez aux producteurs de grains d'accepter pour le transport de leur grain un taux qui assure aux sociétés ferroviaires un rendement de 18 p. 100 pour le transport de ce grain.

Une voix: Un revenu garanti.

M. Mayer: Comme moi, vous étiez d'avis que le coût en capital est le taux de rendement du capital investi et vous venez de dire que le coût en capital est le montant d'argent versé aux utilisateurs de l'équipement servant au transport des grains. Je soutiens qu'on demandera au producteur d'accepter un taux rapportant aux chemins de fer 18 p. 100 sur le capital investi pour le transport des grains.

M. Casgrain: Cela signifie que si vous décidez d'utiliser une locomotive de 1 million de dollars pour le transport des grains . . .

M. Mayer: Vous voulez obtenir un rendement de 18 p. 100 pour la locomotive pendant la période où on l'utilise pour le transport des grains.

M. Casgrain: C'est ce qu'il faut pour obtenir une locomotive supplémentaire. Si vous n'en voulez pas d'autre, nous ne touchons pas les 25 p. 100.

[Texte]

Mr. Mayer: I mean that is taken for granted. We are not going to put this thing sitting idling in the yard.

Mr. Casgrain: This is the return on the incremental investment tied to that traffic.

An hon. Member: That is right.

Mr. Mayer: I am glad we got that clarified. I think a lot of producers will be interested in knowing that when they are having a bad time even having any return on equity, the railways are asking and expecting to get 18% return on their investment.

Le vice-président: Monsieur Jean-Guy Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. LeClair.

Dans le mémoire, à la page 2, on dit ceci:

En 1982, 24 p. 100 de la charge totale du transport consistait en céréales acheminées au tarif réglementaire. Mais cette charge de travail n'engendrait que 2.5 p. 100 de ses recettes.

Dans toutes les discussions que nous avons eues depuis plusieurs mois, beaucoup de gens étaient sceptiques quant à la perte de revenus des chemins de fer. Les gens voyaient mal comment M. Gilson était arrivé à 644 millions de dollars. Je comprends que ce n'est pas uniquement le CN, mais c'est tout de même 644 millions de dollars. Après certains ajustements, nous en sommes à 651 millions de dollars. Donc, en chiffres absolus, nous pourrions dire que l'allocation du Pas du Nid-de-Corbeau, avec ce que paient les agriculteurs, soit environ 150 millions de dollars, et avec les pertes des chemins de fer, soit environ 650 millions de dollars, est d'environ 800 millions de dollars, dans le sens des pertes qui sont engendrées. Quand je dis 650 millions de dollars, peut-être que ce n'est pas entièrement des pertes. Il y a un montant donné par le gouvernement et les pertes des compagnies de chemins de fer. Il faut que je me corrige.

Pour l'année 1982, monsieur LeClair, quelle est la perte du CN pour ce qui est du transport des céréales? Un certain gouvernement que je ne nommerai pas, à Québec, disait: Les pertes du CN et du CP ne sont pas si élevées que cela; le montant que l'on veut accorder pour l'allocation du Pas du Nid-de-Corbeau, 651 millions de dollars, est trop généreux.

J'aimerais savoir quelle est la perte du CN pour le transport des céréales. On posera la question au CP cet après-midi.

M. LeClair: Vous vous référez uniquement à la perte du CN et non pas à la perte des deux chemins de fer?

M. Dubois: Si vous aviez les deux, j'en serais très heureux.

M. LeClair: Non, on va laisser le CP s'occuper de ses pertes. Est-ce pour l'année 1982?

M. Dubois: Oui. Si vous avez d'autres statistiques aussi...

M. LeClair: D'accord.

[Traduction]

M. Mayer: Je veux dire que c'est tenu pour acquis. Nous n'allons pas laisser cette chose inutilisée dans la gare.

M. Casgrain: C'est le rendement de l'investissement différentiel lié au trafic.

Une voix: C'est exact.

M. Mayer: Je suis heureux que nous ayons clarifié ce point. Je crois qu'un grand nombre de producteurs seront contents d'apprendre que même s'ils ont de la difficulté à obtenir un rendement sur leur capital, les chemins de fer demanderont 18 p. 100 sur le capital investi et s'attendent à obtenir ce rendement.

The Vice-Chairman: Mr. Jean-Guy Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. LeClair a few questions.

Part of page 2 of the memorandum reads as follows:

In 1982, 24% of the total grain transportation consisted of grain moved at the regular rate. However, this workload generated a return of 2.5% only.

During the discussions held in the last few months, many people were skeptical about the loss of return by railroad companies. It was hard to understand how Mr. Gilson had reached \$644 million. I know that it does not include only the CNR but it is still \$644 million. After some adjustments, it totalizes \$651 million. In absolute value, we could say that the Crow allocation added to what farmers pay, that is around \$150 million, and to the losses recorded by the railways, that is about \$650 million, accounts approximately for \$800 million in losses. When I talk about \$650 million, that does not cover only losses. A certain amount given by the government is added to the losses of the railway companies. I must set things straight.

Mr. LeClair, for 1982, how much money did CNR lose moving grains? In Quebec, a certain government we will not identify said that the losses of CNR and CPR are not that important and that the amount being given as the Crow allocation of \$651 million is too generous.

I would like to know the extent of losses CNR suffered in the field of grain transportation. The question will be asked to CPR this afternoon.

Mr. LeClair: You refer only to CNR losses and not to losses affecting both railway companies?

Mr. Dubois: I would be pleased if you had both of them.

Mr. LeClair: No, we will let CPR reveal its own losses. Are we considering 1982?

Mr. Dubois: Yes. If you have other statistical data...

Mr. LeClair: Okay.

[Text]

Mr. Lawless: The actual losses in 1982, we have referred to them as approaching \$300 million.

The breakdown of our costs—and I have them here—when one looks at the line-related cost, the volume-related cost, the total variable cost, and the revenue that we received, the actual revenue shortfall in 1982 in \$275 million. That comes about as a result of calculating our tonnage that we moved and the cost that we have outlined here and the revenue that we received from Crow grain. Our Crow revenue in 1982, for instance, was \$74 million against the total revenue requirement that was calculated at \$487 million.

Mr. Dubois: The amount of money that the producers paid is \$74 million—that is right?

Mr. Lawless: Yes. The revenue we received . . .

Mr. Dubois: From the producers.

Mr. Lawless: —through the statutory process was \$74 million.

Mr. Dubois: All right.

Mr. Lawless: That is in 1982.

Mr. Dubois: Okay. So it is a lot of money—about \$275 million; close to \$300 million.

• 1135

Mr. Lawless: That is what we have been saying.

Mr. Dubois: Okay.

Ma prochaine question s'adressera à M. Lawless ou à M. LeClair.

Concernant toute cette situation, au mois de janvier ou de février, il y a eu des échanges de correspondance avec le ministre Pepin sur les prévisions du CN quant aux investissements qu'il avait à faire à travers le Canada. J'aimerais savoir quels sont vos chiffres actuels concernant les investissements projetés par le Canadien National à travers le Canada.

Monsieur LeClair, on répondant à mon ami, M. Loisel, vous disiez que vous essayiez de faire des achats et des investissements dans tout le Canada. Par exemple, est-ce qu'il y a de la construction de wagons-trémies qui se fait à Sorel? Il y a toujours des contrats qui sont donnés à Marine Industrie.

J'aimerais donc que vous me disiez quels sont les investissements projetés par le CN et que vous me disiez si on construit des wagons-trémies chez Marine Industrie.

Il y a une autre partie à ma question. Si le Bill C-155 n'était pas adopté, si on gardait le statu quo, qu'arriverait-il au niveau des investissements projetés pour le CN, avec la construction de doubles voies? Vous dites à la page 4 de votre mémoire que l'expansion des chemins de fer va amener la création de 3,300 emplois en 1983 dans l'Ouest seulement; il y aura des emplois de créés dans le secteur privé, chez les entrepreneurs en construction et dans les industries qui produisent les rails et les traverses. Cela, c'est peut-être la partie la plus importante de ma question. Qu'arriverait-il si c'était le statu quo?

[Translation]

M. Lawless: Nous avons mentionné que les pertes réelles pour l'année 1982 atteignaient environ 300 millions de dollars.

D'après la ventilation des coûts que j'ai vaec moi, compte tenu des coûts de fonctionnement, des coûts calculés en fonction du volume, de l'ensemble des coûts variables et des recettes touchées, le déficit réel s'est chiffré à 275 millions de dollars en 1982. Cela comprend le calcul du tonnage transporté et les coûts mentionnés précédemment, ainsi que les recettes provenant de l'entente du Nid-de-Corbeau. Les recettes liées à l'entente du Nid-de-Corbeau s'élevaient à 74 millions de dollars en 1972, comparativement à des besoins totaux de 487 millions de dollars.

M. Dubois: Les producteurs ont donc payé 74 millions, n'est-ce pas?

M. Lawless: En effet. Les recettes que nous avons touchées . . .

M. Dubois: Des producteurs.

M. Lawless: —par le biais du processus parlementaire, s'élevaient à 74 millions de dollars.

M. Dubois: Très bien.

M. Lawless: En 1982.

M. Dubois: D'accord. C'est beaucoup d'argent: environ 275 millions de dollars; c'est-à-dire, près de 300 millions.

M. Lawless: C'est ce que nous disions.

M. Dubois: D'accord.

My next question is directed to Mr. Lawless or Mr. LeClair.

Concerning the whole situation, in January or February, there was some correspondence with Mr. Pepin regarding the CN forecasted investments throughout Canada. With regard to these forecasts, I would like to know your current figures.

Mr. LeClair, in your answer to my friend, Mr. Loisel, you said that you were attempting to buy and invest throughout Canada. For example, do we manufacture hopper cars in Sorel? Some contracts are still adjudicated to Marine Industry.

Please tell me which investments the CN intends to make and if Marine Industry manufactures hopper wagons.

I have another question. If Bill C-155 is not passed, if we maintain the status quo, what would happen to the CN planned investments, particularly with the double-tracks construction? On page 4 of your memorandum, you say that the railroad extension will create 3,300 jobs in 1983, in the western provinces only; jobs will be created in the private sector, building contractors and in the rail and sleepers manufacturing industries. This is, may be, the most important part of my question. What would happen if we maintained the status quo?

[Texte]

Alors, il y a trois facettes à ma question.

Le vice-président: C'est une question à trois volets.

M. Dubois: C'est cela.

M. LeClair: Monsieur le président, cette question à trois volets est très importante, et elle est très difficile. Je vais commencer, si vous voulez, par la dernière partie.

M. Dubois: D'accord.

M. LeClair: Je pense que c'est peut-être la plus importante. Les deux autres sont peut-être un peu plus techniques.

Qu'arrivera-t-il si le projet de loi n'est pas adopté? On a élaboré différents scénarios, parce qu'il nous a fallu être peut-être moins optimistes qu'on devrait l'être. Si le projet de loi n'était pas adopté, il nous serait absolument impossible de doubler la voie dans l'Ouest du Canada, à moins que le gouvernement, dans sa sagesse, nous donne l'équivalent par subsides. Il y a une chose qu'on oublie, je pense. C'est que nos possibilités d'emprunt ne sont pas illimitées. On a été capables, cette année, d'emprunter sur les marchés américains, mais uniquement parce que les prêteurs pensent que ce projet de loi va être adopté. Si le projet de loi n'est pas adopté, on nous a bien avertis: j'ai passé deux jours à New York il y a quelques mois, et les deux, Standard & Poor's et Moody's, nous ont bien avertis que si ce projet de loi ne passe pas, nous allons avoir énormément de difficulté à emprunter sur le marché nord-américain ou sur le marché européen. Actuellement, comme on l'a mentionné tout à l'heure, même avec Gilson, il va falloir emprunter 400, 500 ou 600 millions de dollars par année. Même avec Gilson. Sans cela, pour être capable de doubler la voie, il faudrait emprunter 700, 800 ou 900 millions de dollars par année, et c'est absolument impossible. On nous a avertis très clairement que l'argent ne serait pas là. Si on veut doubler la voie, eh bien, dans ces conditions-là, il faudrait avoir des subsides d'une autre façon de la part du gouvernement.

Il y a ce qu'on appelle la ligne *BC North Line*. Celle-là est un peu spéciale; probablement qu'elle devrait être privilégiée à cause des contrats que le pays a avec le Japon. Il faudrait, coûte qu'il coûte, essayer de faire quelque chose de ce côté-là, parce qu'autrement nous ne pourrions pas rencontrer nos responsabilités, c'est-à-dire livrer le charbon aux Japonais. Cela, c'est un contrat et on a fait ce contrat-là de bonne foi.

• 1140

Franchement, je n'envisage pas qu'on soit incapables de doubler la voie, qui est absolument essentielle. Je pense que tout le monde au pays est d'accord qu'il faut faire quelque chose. Mais si on n'a pas ce projet de loi, il faudra que le gouvernement nous donne des subsides équivalents ou probablement un peu plus élevés, et là je m'explique.

M. Dubois: Oui, justement, pourquoi?

M. LeClair: Si on n'a pas le projet de loi, il va être difficile d'emprunter même ce qu'on pourrait emprunter avec le projet de loi. Notre capacité d'emprunt sur le marché new-yorkais va être diminuée d'autant. Donc, il faudra que le gouvernement ou un autre mécanisme nous donne ce qu'on aurait par le projet de loi, plus la diminution de notre pouvoir d'emprunt là-

[Traduction]

Then my question has three parts.

The Vice-Chairman: It is indeed a three-part question.

Mr. Dubois: That is right.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, this three-part question is very significant and very complex. Let us begin, if you do not mind, with the last part.

Mr. Dubois: All right.

Mr. LeClair: I think that it may be the most important part. The other two parts may be a little more technical.

What will occur if the bill is not passed? We developed various scenarios, because we had to be less optimistic than we would be tempted to be. If this bill is not passed, it would be absolutely impossible to double the track in the west, unless the government would wisely decide to give us the money we need through subsidies. I think we forget something. Our loan potential is not unlimited. This year, we were able to borrow on the American markets, but only because the lenders believe that the bill will be passed. If not, they gave us a good warning; I spent two days in New York a few months ago and both Standard Poor's and Moody's advised us that if the bill is not passed, it will be very difficult for us to borrow on the North American or the European markets. At the present time, as we mentioned earlier, even with Gilson we still will have to borrow \$400, \$500 or \$600 million a year. Even with Gilson. Without it, to be able to double the track we would have to borrow \$700, \$800 or \$900 million a year, and it is absolutely impossible. It has been clearly said to us that we would not get the money. So, if we want to double the track, under these circumstances, we will have to get some subsidies from the government in another way.

There is the so-called *B.C. North Line*. This line is a pretty special one; we would probably have to favour it due to the contracts we signed with Japan. We absolutely need to do something about that, because otherwise we will not be able to face our responsibilities, which are to deliver coal to Japan. That is an agreement that we have made in good faith.

Quite frankly, I do not think it is impossible to double the track, which is fundamental. I think the whole country agrees that something has to be done. But if we do not have this bill, the government will have to give us equivalent subsidies—or probably subsidies even a bit high—and that is where I have to explain myself.

Mr. Dubois: Yes, why exactly is that?

Mr. LeClair: If we do not have this bill it will even be hard to borrow what we could borrow with it. Our borrowing capacity on the New York market will be lowered to the same extent. The government, or some other mechanism, will therefore have to give us what we would get with the bill, plus the equivalent of the borrowing power lost over there. If our

[Text]

bas. Si notre *debt-equity ratio* va à 70 p. 100, si on n'a pas d'influx et qu'on continue à perdre 300 millions de dollars et plus par année, on ne pourra même pas emprunter ce qu'on pourrait emprunter avec le projet de loi. Donc, on devra probablement recevoir un montant plus élevé en subsides.

Le vice-président: Merci, docteur LeClair. Monsieur Dubois, votre temps est écoulé.

M. LeClair: Il y avait deux autres éléments à votre question.

Le vice-président: Eh bien, on va vous laisser répondre.

M. LeClair: Je vais demander à M. Lawless de répondre, parce qu'il s'agit de choses plus techniques.

Mr. Lawless: We have planned, in our capital expenditures, for plant expansion in western Canada. We will be spending in the neighbourhood of \$2 billion to \$2.5 billion in the period of this decade.

But I want to correct something that leads to the Sorel and the marine industry situation. None of that money that is planned for capital includes the purchase of rail cars. What we are talking about here is basically our plant expansion program: the structure of the plant, rails, ties, double tracking and all that goes along with that, and probably some locomotive purchases. But not rail cars.

Le vice-président: Cela répond à vos questions?

M. Loisel: Une question supplémentaire. Quel pourcentage de votre financement est canadien et quel pourcentage est américain?

M. LeClair: Actuellement, c'est à 100 p. 100 américain ou européen, mais en eurodollars. La raison, c'est qu'il y a une loi ici, qu'on appelle le *legal for life*, qui dit que pour que les régimes de pensions et les compagnies d'assurance puissent nous prêter, il faut avoir cinq ans de paiements de dividendes et rencontrer d'autres critères. L'an passé, nous entreprenions la cinquième année et, malheureusement, avec les pertes que nous avons eues l'année dernière, si on n'a pas cette année l'équivalent de 107 millions de dollars de profits, nous allons avoir beaucoup de difficultés à être *legal for life*. Là, il faut recommencer un autre cycle de cinq ans. C'est pour cela qu'on a beaucoup de difficulté à emprunter sur le marché canadien. C'est parce que les règlements sont différents. C'est beaucoup plus facile pour nous.

Une autre chose importante: ce n'est pas un problème majeur que d'emprunter sur le marché américain parce qu'un tiers, ou à peu près, de nos revenus sont en dollars américains, à cause du trafic Nord-Sud. Alors, même s'il y a des fluctuations importantes dans la valeur du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, cela ne nous affecte pas tellement puisqu'on a des revenus dans cette devise-là. Cela nous empêche, par ailleurs, d'emprunter par exemple en yens ou en francs suisses. Nous avons déjà emprunté en francs suisses, mais à ce moment-là il faut se protéger.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Mr. Althouse.

[Translation]

debt/ equity ratio goes up to 70%, if nothing comes in and if we keep losing over \$300 million a year, we will not even be able to borrow what we could with the bill. So we will probably have to receive bigger subsidies.

The Vice-Chairman: Thank you, Dr. LeClair. Your time is up, Mr. Dubois.

Mr. LeClair: Your question included two other elements.

The Vice-Chairman: Well, we will let you answer.

Mr. LeClair: I will have Mr. Lawless answer that because it concerns more technical issues.

M. Lawless: Nous avons prévu consacrer une partie de nos dépenses en immobilisations à l'expansion de notre usine dans l'Ouest canadien. Nous allons dépenser près de 2 milliards à 2.5 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

J'aimerais cependant rectifier certains points qui ont mené à la situation que nous connaissons à Sorel et dans l'industrie maritime. Nous ne prévoyons consacrer aucune somme à l'achat d'automotrices. Nous parlons essentiellement ici de notre programme d'expansion de l'usine: la structure de l'usine, les rails, les traverses, les doubles voies, et tout ce qui s'y rattache, ainsi que, probablement, l'achat de locomotives. Mais aucun achat d'automotrices n'est prévu.

The Vice-Chairman: Does that answer your questions?

Mr. Loisel: I have another question. What percentage of your financing is Canadian and what percentage is American?

Mr. LeClair: Right now it is 100% American or European, but in Eurodollars. This is so because there is a law here called "legal for life", which says that to borrow from pension plans or insurance companies we need to have had dividends for five years and to satisfy some other criteria. We were starting our fifth year last year but unfortunately since we have had losses, if we do not have the equivalent of \$107 million in profit this year, it will be very hard for us to be "legal for life". And if we do not manage to get it, we have to start another five year cycle. That is why we have so much trouble borrowing on the Canadian market. The rules are different. It is a lot easier for us.

And now I would like to make another important point: borrowing on the American market is not a major problem because about one-third of our revenues are in American dollars from the North-South traffic. So, even if there are big fluctuations of the Canadian dollar against the American dollar, we are not affected that much because we also get returns in that currency. This prevents us from borrowing yens or Swiss francs for instance. We have borrowed Swiss francs before, but when we do so, we have to protect ourselves.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. McKnight: If I may, Mr. Chairman, on a point of order. Did I understand Mr. Lawless to say they would be purchasing locomotives in western Canada?

Mr. Lawless: We will be purchasing locomotives for use in western Canada.

Mr. McKnight: Thank you. I thought maybe I had missed something. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I would like the witnesses to focus on the bottom of page 8, mostly on page 9, where they are addressing the problem—what they allege is a problem, at least—with the further hauls to Prince Rupert and to Vancouver and the compensation that is arranged for in the bill to adjust to that.

It was my understanding in reading the literature that went with the proposals for Prince Rupert that the new terminal and the new track that went in there would allow for faster turnaround. Is this not a way or a means of increasing the amount of traffic through? Does not increased turnaround compensate somewhat for the extra distance?

• 1145

Mr. Lawless: I think what we are referring to here is that yes, we will get faster turnaround, but our major problem with that line is that we cannot even put 100-tonne cars or the normal grain trains up that line at the moment. Unless we upgrade it and do the work that we have identified that has to be done, both east and west of Prince George, we just will not be able to run those trains the way we should run a train.

Mr. Althouse: So mostly what you are complaining about then is your perception that you will not have enough money to upgrade that line. It has nothing to do, or very little to do, with the competitive equality between CN and CP.

Mr. Lawless: Well, CP does not go to Prince Rupert, as you know. Our complaint—if you want to call it a complaint—the issue we have raised is that we have a longer distance there, and the structure we have at the moment does not provide for covering that longer distance.

Mr. Althouse: I see.

Also, I want to get some information from you as to the method you use to compute your costs. It seems to me that there has been some analysis, which you have probably seen lately, that indicates that there is a certain amount of fairness to be gained by dealing in costs per trainload mile rather than costs per tonne mile, that this is a fairer way of comparing costs. In fact, there have been some allegations made that if you use the trainload per mile and compute the trainloads into the total revenue that you have had, in fact the grain moving under the Crow rate comes out really not too badly. What are your costs on an annual basis on a trainload per mile basis in

[Traduction]

M. McKnight: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais intervenir au sujet d'une question de règlement. Aie-je bien compris que M. Lawless a dit qu'il achèterait des locomotives dans l'Ouest canadien?

M. Lawless: Nous achèterons des locomotives qui seront utilisées dans l'Ouest du Canada.

M. McKnight: Je vous remercie. Je croyais que j'avais peut-être manqué quelque chose. Je vous remercie beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais maintenant que les témoins se reportent au bas de la page 8 et surtout à la page 9, là où il est question du problème—ou du moins du prétendu problème—des acheminements supplémentaires à Prince-Rupert et à Vancouver et de la compensation prévue à cet égard dans le projet de loi.

Quand j'ai lu la documentation qui venait avec les propositions au sujet de Prince-Rupert, j'ai cru comprendre que l'implantation de la nouvelle gare et de la nouvelle voie permettrait d'accélérer les navettes. N'est-ce pas là une façon d'accroître le trafic? Et cette accélération ne compense-t-elle pas un peu pour la distance supplémentaire parcourue?

M. Lawless: Je crois qu'en effet, nous pourrions établir un temps de rotation plus court; cependant, le principal problème que nous éprouvons relativement à cette ligne est que nous ne pouvons actuellement y placer des wagons de 100 tonnes ou les trains normaux de transport des grains. Si nous n'y apportons aucune amélioration ou n'effectuons pas les travaux nécessaires, tant à l'est qu'à l'ouest de Prince George, nous ne serons vraiment pas en mesure de déplacer ces trains comme nous devrions le faire.

M. Althouse: Ainsi, votre plainte porte surtout sur le fait que vous ne croyez pas disposer des sommes nécessaires pour améliorer cette ligne. Cela n'a rien à voir, ou du moins très peu, avec la concurrence entre le CN et le CP.

M. Lawless: Et bien, comme vous le savez, CP ne va pas à Prince Rupert. Notre plainte... si vous voulez la désigner ainsi... la question que nous avons soulevée est qu'il nous faut parcourir une plus grande distance à cet endroit et l'infrastructure dont nous disposons actuellement ne nous permet pas de le faire.

M. Althouse: Je comprends.

J'aimerais également vous demander de nous faire part de votre méthode d'établissement des coûts. Il semble qu'une analyse sans doute récemment portée à votre connaissance révèle qu'il serait plus juste d'établir les coûts en termes de milles-train qu'en termes de milles-tonne et qu'une telle comparaison des coûts est plus honnête. En fait, on a même dit qu'en utilisant l'unité milles-train et en calculant le nombre de trains par rapport au revenu total gagné, le transport des grains en vertu du taux du Nid-de-Corbeau ne donne pas de si mauvais résultats. Quels sont vos coûts annuels en termes de milles-train pour l'année écoulée ou pour toute année où les calculs ont été effectués?

[Text]

the system over the past year, or any year that you may have done the calculation?

Mr. Casgrain: I believe you are referring to a certain book that was published recently called *Kill the Crow*, by Mr. Gallagher. He goes into a lot of footnotes about where his sources are. When we tried to track the sources, such as Snavelly, we could not find the figures he is citing. So I cannot answer your question.

Mr. Althouse: You did not, as a way of checking it out, simply compute the actual data that you have, then?

Mr. Casgrain: The actual data we have gives us a figure much different from what Mr. Gallagher has cited. Therefore, I do not know what he is comparing it to.

Now I would, if I may, like to bring up this neatness of saying well, why do you not calculate in trainload rather than on another basis. I think we are past the stage of going into details of the costing system. There was a comprehensive study done in 1974 by Mr. Snavelly with input from consultants representing all parties—the pools, the provinces, individual shippers. This has been updated. This has been looked at again by Gilson. In effect, the costs that are now recognized are very little different from the costs that would be calculated by the CTC. So I think this notion that there is a novel approach that will suddenly give new light on the matter is simply good for selling the book and nothing else.

Mr. Althouse: What was the figure that you did? You said you had done the calculations and they came out . . .

Mr. Casgrain: They came out to a much lower figure; I do not have the figure at hand here.

Mr. Althouse: Will you be able to get it for the committee?

Mr. Casgrain: I will certainly try to get that, yes. I would also like to get how the \$28.20 established by Mr. Gallagher was arrived at, because we cannot find that in Snavelly.

Mr. Althouse: Perhaps you should . . .

The Vice-Chairman: The Chair has a question to Mr. Casgrain. You have just referred to a report or a document that you would try to get for the committee. Would you send it to the clerk so that it could be . . .

Mr. Casgrain: The document I referred to was a book that I believe is public and which I believe we have been cited by.

[Translation]

M. Casgrain: Je crois que vous faites allusion à un certain livre écrit par Monsieur Gallagher, publié récemment sous le titre *Kill the Crow*. Ce livre contient un grand nombre de renvois à ses sources de renseignements. Lorsque nous avons essayé de retrouver ces sources, comme Snavelly, il nous a été impossible de retrouver les chiffres mentionnés. Je ne suis donc pas en mesure de répondre à votre question.

M. Althouse: Vous n'avez donc effectué aucun calcul à partir des données dont vous disposiez, pour vérifier ces chiffres?

M. Casgrain: Les résultats obtenus à partir des chiffres dont nous disposons sont bien différents des données présentées par M. Callagher. Par conséquent, j'ignore tout de sa base de comparaison.

J'aimerais à présent, si vous le permettez, vous faire remarquer qu'il est très facile de dire: Pourquoi n'établissez-vous pas vos coûts en termes de milles-train plutôt que d'une autre façon. Je crois que nous n'en sommes plus à l'étape des détails relatifs à l'établissement des coûts. Une étude approfondie a été réalisée en 1974 par M. Snavelly avec l'aide d'experts-conseils représentant tous les groupes: les pools, les provinces et les expéditeurs individuels. Cette étude a été mise à jour et analysée de nouveau par M. Gilson. En réalité, les coûts actuellement admis diffèrent très peu des coûts qui pourraient être établis par la CCT. Par conséquent, j'estime qu'une idée qu'il s'agit là d'une nouvelle approche susceptible de jeter une lumière nouvelle sur la question ne servirait qu'à accroître le nombre de livres vendus, tout au plus.

M. Althouse: Quels résultats avez-vous obtenus? Vous dites avoir établi les calculs et obtenu . . .

M. Casgrain: Nous en sommes arrivés à un chiffre de beaucoup inférieur; je n'ai actuellement pas ces données à ma disposition.

M. Althouse: Serez-vous en mesure de le faire connaître à ce Comité?

M. Casgrain: Je m'y efforcerai certainement. J'aimerais également déterminer comment M. Gallagher a pu en arriver à un résultat de \$28,20, parce que ce chiffre ne semble pas apparaître dans l'étude de M. Snavelly.

M. Althouse: Peut-être devriez-vous . . .

Le vice-président: Le président désire poser une question à M. Casgrain. Vous avez dit que vous tenteriez de remettre un rapport ou un document au Comité. Voudriez-vous le remettre au greffier afin qu'il puisse . . .

M. Casgrain: Le document dont j'ai fait mention est un livre dont, je le crois, la diffusion est générale et dans lequel nous sommes cités.

Mr. Althouse: Apparently. From previous testimony it sounded as if CN had done the calculations on a trainload

M. Althouse: Il semble que ce soit le cas. Des témoignages antérieurs ont révélé que le CN avait effectué les calculs en

[Texte]

basis and I would ask for that to be submitted to the committee, to be appended to the report of today's proceedings.

The Vice-Chairman: You will undertake to do that? That is the clarification. Continue Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you. I would like to switch now to another aspect of this bill. Mr. Horner presented a statement of his assessment and opinion as a past minister of trade and a cattleman and farmer, in which he basically admitted or suggested that the U.S. practices some sort of protectionism when it comes to red meat imports from Canada or elsewhere. Since I think almost everyone agrees the proposed Crow legislation we have in Bill C-155 will force grain producers to switch to some other product and since I think the general selling point has been that the main product would be livestock of some sort, and since we noticed that came out of the Gilson report—I have a quote here from Chapter IV, page 2. I will just read it into the record. Gilson says:

There is no practical limit to the size of the potential market for western Canadian livestock production. Canadian livestock competes on the North American and world markets and there is a significant potential for expanding markets in some regions which import meat and meat products, especially the United States.

I pose that statement against what Mr. Horner told us today. I would also point out to the committee that the Department of Agriculture studies such as have been done make no estimate of the benefits in terms of dollars. They only talk in terms of distance to market as a competitive factor; they do not address the question of political access to the market, which Mr. Horner raised today, and as a consequence never projected any possible dollar value of any of these sales that could be expected offshore. With those facts in mind, I wonder if Mr. Horner would assess for us—I expect he has assessed it on his own operation, for his own neighbours and for his part of the country—what he sees happening under five times Crow, later to be something like 12 times Crow within 17 years, if this bill goes in. What does he see happening to the value of farm assets which are chiefly land at the present time? Does he see these increasing or decreasing under the new regime proposed under C-155 and why does he see an increase or a decrease?

Mr. Horner: Recently we have seen a decline in the cattle industry, a decline in cattle numbers, mainly because of the price of cattle, and whether you like it or I like it, the United States sets the price of cattle and they have been very keen competitors. Mr. Gilson may have said there is no limit to the potential world market for Canadian cattle. I do not know what crystal ball he was gazing into but it is certainly not the same one I am. We certainly cannot compete with the oceanic

[Traduction]

termes de milles-train et j'aimerais que cela soit présenté au comité et ajouté au compte rendu de la réunion d'aujourd'hui.

Le vice-président: Vous voulez procéder ainsi? Il s'agit d'une mise au point. Veuillez poursuivre, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je vous remercie. J'aimerais maintenant aborder un autre aspect de ce projet de loi. M. Horner a présenté un exposé de son opinion, à titre d'ancien ministre du Commerce, d'éleveur de bétail et de fermier, où il reconnaît ou estime que les États-Unis exercent une certaine forme de protectionnisme relativement aux importations de viande rouge du Canada ou d'ailleurs. Comme j'estime que nous reconnaissons tous que la législation relative au Nid-de-Corbeau proposée dans le projet de Loi C-155 contraindra les producteurs de grain à cultiver d'autres céréales et comme, d'une part, l'argument général invoqué était que le produit principal serait constitué de bétail de quelque nature que ce soit et que, d'autre part, nous avons remarqué que ces données étaient tirées du rapport Gilson, vous voudrez bien me permettre d'inscrire la citation suivante, tirée du Chapitre IV à la page 2, dans le compte rendu. Selon Gilson:

En réalité, le marché potentiel du bétail de l'Ouest canadien ne connaît aucune limite véritable. Le bétail du Canada soutient la concurrence dans les marchés nord-américains et mondiaux et ces marchés pourraient encore être élargis de façon significative dans certaines régions importatrices de viande et de sous-produits de la viande, surtout aux États-Unis.

J'oppose cette citation à ce que M. Horner nous a dit aujourd'hui. J'aimerais également souligner à l'intention du comité que des études réalisées par le ministère de l'Agriculture ne précisent aucun bénéfice estimatif, en termes de dollars. L'éloignement du marché constitue le seul facteur de concurrence précisé dans ces études; on n'y fait nullement état de l'accès politique au marché, comme l'a fait M. Horner aujourd'hui et, par conséquent, on n'y retrouve aucune valeur projetée, en termes de dollars, des ventes qui pourraient être réalisées outre-mer. Compte tenu de ces données, j'aimerais que M. Horner nous fasse part des conséquences prévues. Il doit certainement avoir étudié la question relativement à son propre cas, à celui de ses voisins et à celui de sa propre région... d'une multiplication par 5 des tarifs du Nid-de-Corbeau, suivi d'une multiplication par 12 de ces mêmes tarifs, dans moins de 17 ans, si ce projet de loi est adopté. A son avis, qu'arrivera-t-il à la valeur des biens agricoles, actuellement constitués en grande partie de terres? Prévoit-il une augmentation ou une diminution de la valeur de ces biens en vertu du nouveau régime mis de l'avant par le projet de Loi C-155 et pour quelle raison prévoit-il une augmentation ou une diminution?

M. Horner: Récemment, l'industrie de l'élevage du bétail a connu un ralentissement, ainsi qu'une baisse dans le nombre des têtes de bétail, surtout en raison des prix. Que vous le vouliez ou non, les États-Unis établissent le prix du bétail et ils constituent d'âpres concurrents. Il se peut fort bien que M. Gilson ait affirmé que le marché potentiel du bétail du Canada ne connaît aucune limite. Je ne sais trop d'où il tirait ses conclusions mais ce n'est certainement pas des mêmes sources

[Text]

countries. Their winters are far milder. They had a severe drought in Australia recently which allowed for some buoyancy in the market this year. I think we have had less Australian beef coming into the United States and Canada and there has been a bit of a reduction in cattle in the United States, but not much. Our cattle have real difficulty moving into Europe because of protection over there. Japan has other means of maintaining their market and keeping their country mainly as fish eaters rather than beef eaters. We do export a little to Japan, but there we run into severe competition from Australia and Australian meat.

I see what is happening around my part of Canada, mainly southern Alberta. Within the next five years there will be at least 3.5 million acres of land broken up and brought under cultivation which to this day has never been broken up. It has never been farmed. It is native, natural prairie, but it is coming under cultivation for two reasons, I think. Grain looks better than cattle. And even if you are going to raise cattle you want to increase the production of that land in the belief that cultivation at this stage in Canada's history can increase the production of cattle, whether on tame or native pasture.

• 1155

So I do not agree with Gilson if he said that Canada's beef market is open to the world. I do not agree that the United States will always tend to protect themselves—they have in the past; they will in the future.

On your question with regard to the price of land, I am an optimist—as somebody described you a while ago. My first love—and it always will be—is agriculture. I think for a lot of reasons that there will be a lot of people wanting to farm for good and bad reasons, so I think the price of land will remain relatively constant. I would like to think it would have some relationship to its ability to produce, but in recent years it is desire that has priced land, rather than its productive value. I think that desire will remain in the hands of Canadians for some time to come, so I do not see land falling back in price very much. I think in the figures there has been about a 3% reduction in land prices in Alberta this year, but certainly not in southern Alberta.

I do not know whether that fully answers your question, but it gives you my views.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse, time is up.

You can have a supplementary, Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Horner, are you telling members of this committee that your love of farming is even greater than your love of politics?

Mr. Horner: It always has been.

[Translation]

que moi. Nous ne sommes absolument pas en mesure de concurrencer les pays de l'Océanie. Leurs hivers sont beaucoup plus doux. L'Australie vient de connaître une sécheresse sévère, ce qui a contribué à un certain relèvement du marché au cours de cette année. À mon avis, les États-Unis et le Canada ont reçu des quantités moindres de bœuf de l'Australie et le nombre de têtes de bétail aux États-Unis a été quelque peu réduit. Il nous est très difficile de vendre notre bétail en Europe en raison du protectionnisme exercé par ces pays. Le Japon dispose d'autres moyens de défendre ses marchés et de favoriser la consommation de poisson au lieu du bœuf. Nous exportons quelque peu vers le Japon mais nous devons faire face à une concurrence acharnée de l'Australie.

Je constate l'évolution de la situation dans ma région, surtout dans le sud de l'Alberta. Au cours des cinq prochaines années, au moins 3.5 millions d'acres de terre seront défoncés et mis en culture; jusqu'à présent, ces terres n'avaient jamais été défoncées ni cultivées. Il s'agit là de prairies naturelles, à l'état natif, mais qui, à mon avis, doivent être mises en culture pour deux raisons. Le grain a meilleure apparence que le bétail. Et même si vous désirez élever du bétail, vous désirez accroître la production de ces terres dans l'espoir que la culture, à ce niveau de l'histoire du Canada, puisse accroître la production de bétail, que ce soit sur des pâturages naturels ou des terres cultivées.

Je ne partage donc pas l'avis de M. Gilson lorsqu'il soutient que le marché des bestiaux du Canada est accessible à tous les autres pays. Je ne partage pas l'opinion que les États-Unis chercheront toujours à s'assurer une certaine protection... ils l'ont fait dans le passé et le feront encore, à l'avenir.

Pour ce qui a trait à votre question relative au prix des terres, je suis optimiste... comme l'a dit quelqu'un plus tôt. Mon premier amour est et sera toujours l'agriculture. À mon avis, beaucoup de gens seront toujours intéressés à l'agriculture pour un certain nombre de raisons, bonnes ou mauvaises; par conséquent, j'estime que le prix des terres demeurera toujours relativement constant. J'aimerais y voir un certain rapport avec son rendement éventuel mais, au au cours des dernières années, le prix des terres a été fonction d'intérêt plutôt qu'affaire de rendement. À mon avis, cet intérêt continuera de se manifester chez les Canadiens pendant un bon moment et je ne prévois aucune baisse significative du prix des terres. Il me semble avoir lu que le prix des terres a connu une diminution de 3 p. 100 en Alberta cette année mais ce n'est certainement pas le cas dans le sud de cette province.

Je ne sais si j'ai répondu pleinement à votre question mais vous connaissez maintenant mon opinion.

Le vice-président: Monsieur Althouse, ce sera tout.

Vous pouvez poser une autre question, monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur Hornerchez-vous à faire comprendre aux membres de ce comité que votre intérêt pour l'agriculture est supérieur à votre intérêt pour la politique?

M. Horner: Il en a toujours été ainsi.

[Texte]

The Vice-Chairman: I would like to call on Mr. Bert Hargrave. Mr. Hargrave please.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I would like to draw attention to the top of page six in the brief of the CNR. There are just two sentences there—very short and a very straightforward comment—that I will read into the record.

We are pleased that the proposed bill at last comes to grip with the crucial issue of the Crow rate and has as its purpose the provision of adequate compensation to the railways for work performed. CN regards it as an enormous step forward and urges its speedy passage so that these benefits can be realized without delay.

Now, as I say, that is a very straightforward statement. I would like to pose just one question, but with a bit of a preamble to it. When we get all through this exercise, this political exercise of either passing Bill C-155 as it now is or maybe with appropriate amendments, and the public debate, especially in the Prairies—I do not think they will ever be satisfied—dies down somewhat, when we get it all behind us, and assuming that in the political process that is underway right now there will be a reasonable compensatory grain rate for the railways out of the Prairies, can the CNR live with the concept of the freedom of choice option as a means of determining the method of payment for the Prairie grain producers?

I would address the question to any one of the CNR representatives—or several, if they want.

Mr. Lawless: The whole question of pay the the producer and pay the railway has been one of intense discussion. If one refers to the original submission made by our railway to the Gilson process, we indicated at that time that our preference originally was that we would have liked to have seen the compensation go to the producer. However, that statement indicates that there is no history. We are on record as indicating—and we still feel the same way—that we can take it either way. The main process that we are looking for is that the railway gets compensated for the work they do. If, in the wisdom of this committee, the decision is finally made that it will be the freedom of choice concept that you refer to, we feel that we can live with that. We also recognize that it has considerable complications to it administratively, from our understanding of it. However, we would hope, within that process, the railways could find a way to live with that without any real problem.

• 1200

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, unless there are other comments from other members, that is my only question.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Oh, there is a supplementary here.

M. Loiselle: Monsieur Lawless, pouvez-vous nous donner votre définition du concept de *freedom of choice*? Jusqu'à maintenant, il n'y en a pas. Je voudrais l'avoir.

Une voix: D'accord.

[Traduction]

Le vice-président: Je voudrais maintenant appeler M. Bert Hargrave. Monsieur Hargrave, s'il vous plaît.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention au haut de la page 6 du mémoire présenté par le CN. J'aimerais que deux phrases seulement, très courtes et très directes, soient inscrites dans le compte rendu.

Nous sommes heureux de constater que le projet de Loi mis de l'avant traite enfin de la question essentielle des tarifs du Nid-de-Corbeau et vise à dédommager de façon appropriée les chemins de fer, pour le travail effectué. Le CN y voit un grand pas en avant et espère qu'il sera rapidement adopté afin que ces bénéfices puissent être touchés sans délai.

Comme je l'ai dit, il s'agit là d'une déclaration très honnête. J'aimerais poser une seule question, précédée d'un court préambule. Lorsque ce travail, le travail politique consistant à adopter le projet de Loi C-155 sous sa forme actuelle ou avec quelques modifications appropriées, aura pris fin et que le débat public, surtout dans les provinces des Prairies où, à mon avis, il y aura toujours un certain mécontentement, se sera calmé, lorsque tout sera terminé et, compte tenu qu'un tarif raisonnable aura été consenti aux chemins de fer pour transporter le grain des Prairies, le CN acceptera-t-il que l'option de la liberté de choix détermine le mode de paiement, pour ce qui a trait aux producteurs de grains des Prairies?

Je soumets cette question à l'un ou l'autre des représentants du CN . . . ou à plusieurs d'entre eux, s'ils le désirent.

M. Lawless: Toute la question relative au dédommagement des producteurs ou des chemins de fer a fait l'objet d'un examen attentif. Si l'on se reporte au premier exposé présenté par notre compagnie au comité Gilson, on peut y lire que nous aurions préféré que les sommes soient versées aux producteurs. Cependant, l'exposé précise qu'il n'y a pas d'antécédents. Nous avons fait savoir que l'une ou l'autre façon de procéder nous convenait, et nous n'avons pas changé d'opinion. Nous désirons avant tout que les compagnies de chemins de fer soient dédommagées du travail effectué. Si le comité opte finalement pour la notion à laquelle vous avez fait allusion plus tôt, c'est-à-dire la liberté de choix, nous nous plierons à cette décision. Nous reconnaissons cependant que cette option entraîne un certain nombre de complications au point de vue administratif. Toutefois, nous aimerions croire que les compagnies de chemin de fer pourraient trouver un moyen de s'accommoder de ces procédures sans problème réel.

M. Hargrave: Monsieur le président, à moins que d'autres membres ne veuillent faire des commentaires, j'ai terminé car c'était mon unique question.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je crois que quelqu'un veut poser une question additionnelle.

Mr. Loiselle: Mr. Lawless could you give us your definition of the "freedom of choice" concept? Until now, I have heard no such definition and I would like to have one.

An hon. Member: Yes.

[Text]

M. LeClair: Merci, monsieur Lawless.

J'en ai une, lui en a une; il y a peut-être certaines différences, mais pour ce qui est de la définition officielle du CN . . .

An hon. Member: We are not talking about abortion, either.

Mr. Dubois: We are not in Winnipeg. We are in Ottawa now.

Mr. Lawless: I think it would be more appropriate for someone who has proposed this option to describe what it means. However, my understanding of it is that the producer would have the option to accept the money or determine that he is not going to accept the money directly from the government. That is what freedom of choice means. I am sure it is much more complicated than that, but this is my understanding.

The Vice-Chairman: You have a few minutes left, Mr. Hargrave. Go ahead.

Mr. Hargrave: You stopped half-way through in the response there. The other option, of course, is to direct the farmer's share of the payment to the railways.

Mr. Lawless: Sure. That is our understanding.

Le vice-président: Monsieur Loïselle.

M. Loïselle: Monsieur Lawless, vous dites que c'est le choix de faire le paiement aux producteurs ou aux chemins de fer. Mais de quel genre de paiement s'agit-il? Est-ce que l'on le calcule à l'acre? Est-ce qu'on le calcule en fonction du grain expédié? Est-ce qu'on le calcule en fonction du grain produit?

I would like to know, but perhaps we will have to talk a bit more.

Mr. Mazankowski: It could be a combination of the two.

M. Loïselle: Monsieur le président, je voudrais avoir le député Mazankowski comme témoin cet après-midi.

An hon. Member: Hear, hear!

An hon. Member: I second the motion.

An hon. Member: I am against.

Mr. Loïselle: Okay. Can you respond?

Mr. Lawless: Quite frankly, I really do not think that it is our place to answer this question. It is, after all, someone else's suggestion, and it would be only our understanding of what this freedom of choice means. However, I am assuming that it is all within the framework of the payments that are described in the bill as it is now presented.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Dubois.

Le vice-président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur Lawless, en ce qui concerne ce fameux *freedom of choice*, on aura probablement une explication un peu plus tard. Mais prenons l'exemple suivant. Disons que l'agriculteur a l'argent dans ses mains et qu'il décide que c'est lui qui paie. Qu'est-ce que cela poserait comme problème au

[Translation]

Mr. LeClair: Thank you, Mr. Lawless.

I have one, he has one. There might be some difference, but as far as the official definition for the CN . . .

Une voix: Nous ne parlons pas non plus de l'avortement.

M. Dubois: Nous ne sommes pas à Winnipeg, mais bien à Ottawa.

M. Lawless: Je crois qu'il serait plus approprié qu'un de ceux qui ont présenté cette option en fasse la description. Toutefois, ma façon de la comprendre c'est qu'un producteur pourrait choisir soit d'accepter l'aide financière du gouvernement soit de refuser l'argent provenant directement du gouvernement. Voilà, je crois, ce que signifie la liberté de choix. Il est bien évident qu'il s'agit d'un concept beaucoup plus vaste et complexe, mais voilà ma façon de le comprendre.

Le vice-président: Il vous reste quelques minutes, monsieur Hargrave; vous avez la parole.

M. Hargrave: Vous vous êtes arrêté à mi-chemin dans cette réponse. Il existe une troisième possibilité, celle d'expédier la part du fermier aux compagnies de chemins de fer.

M. Lawless: Bien sûr. Je comprends aussi les choses de cette façon.

The Vice-Chairman: Mr. Loïselle.

Mr. Loïselle: Mr. Lawless, you say there is a choice between paying the producers and paying the railways but what kind of payment are we talking about? Is it established on acreage? Is it calculated in relation to grains shipped or grains produced?

J'aimerais le savoir; peut-être devons-nous en reparler.

M. Mazankowski: Il pourrait s'agir d'une combinaison des deux méthodes.

Mr. Loïselle: Mr. Chairman, I would like Mr. Mazankowski to be a witness this afternoon.

Une voix: Oui d'accord.

Une voix: J'appuie cette motion.

Une voix: Je suis contre.

M. Loïselle: D'accord. Pouvez-vous répondre?

M. Lawless: Franchement je ne crois pas qu'il soit de notre ressort de répondre à cette question. Après tout, il s'agit de la suggestion de quelqu'un d'autre et tout ce que je dirais ici ne représente en fait que ma façon de comprendre ce que signifie la liberté de choix. Toutefois, je suppose que ces éléments de définition font partie de la structure de paiement décrite dans le projet de loi présenté.

Le vice-président: Merci, monsieur Dubois.

The Vice-Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Lawless, as far as that famous "freedom of choice" is concerned, we will certainly obtain a more definite explanation later on. However, let us take the following example: a farmer has the money in his hands and decides that he is the one who will make the payment. What kind of a

[Texte]

niveau de l'administration du CN? Est-ce que cela poserait un problème? Est-ce que le système pourrait bien fonctionner quand même? Est-ce que cela poserait des problèmes ou si cela n'en poserait pas?

Mr. Lawless: I think there is a misconception that if the farmer receives the money and ships grain by the railway, he is not going to pay the railway. My understanding of freedom of choice would be that in some cases the money would come directly to the railway, while in other cases it would go to the producer; and if indeed he used the railway to ship the grain that is under the statutory arrangement, he would pay the railway for that movement.

Mr. Dubois: That is right.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I would like to recognize the next questioner, Mr. Neil. Doug Neil, please.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. Just a point of clarification regarding the 18% on the cost of capital. I would assume this 18% is not calculated on the value of hopper cars that have been supplied to the railway by the producer or by the Government of Canada. Is this correct?

Mr. Casgrain: That is correct. It does not apply to that.

Mr. Neil: Could you tell me what your rate of return is on other commodities? How does it compare with this 18%? For example, on timber, coal, potash?

• 1205

Mr. Casgrain: After allowing for a return of 18% on the specific investment in coal there is still a contribution over and above the total cost, including the 18% return on the investment, that varies from 20% to 50% depending on the market. The average was, as declared in the Snively report, 22.5% for CN.

Mr. Neil: So the 18% is basically a base figure is it?

Mr. Casgrain: Correct. Even allowing for 18% cost of capital or, in the case of Snively, 25% cost of capital in his study in that year, the average traffic other than grain carried by CN earned 22% over the variable cost of that other traffic.

Mr. Neil: I see.

Now, Mr. Lawless, in responding to a question by Mr. Mazankowski, you talked about looking forward to the establishment of the agency which represented all producers. I am wondering, were you referring to the senior grain transportation committee when you referred to that?

[Traduction]

problem would that create for the CN administration? Will there be a problem? Could the system work anyway? Would such a case create problems or not?

M. Lawless: Il existe un malentendu à ce sujet; on croit que si l'agriculteur reçoit l'argent et expédie les céréales par voie de chemins de fer il n'aura pas à payer la compagnie de chemins de fer. Ma façon de comprendre cette liberté de choix c'est que dans certains cas les paiements seront faits directement à la compagnie de chemins de fer et dans certains autres cas ils seront transmis aux producteurs. Si ce dernier fait effectivement appel à la compagnie de chemins de fer pour expédier les céréales réglementées par l'entente statutaire, il devra payer la compagnie pour ce transport.

M. Dubois: Exact.

Le vice-président: Merci beaucoup. J'aimerais donner la parole au prochain intervenant, M. Neil. Doug Neil s'il vous plaît.

M. Neil: Merci, monsieur le président. J'aimerais simplement éclaircir un point relativement au 18 p. 100 sur le coût du capital. Je présume que ce 18 p. 100 n'est pas calculé sur la valeur des wagons-trémies qui ont été fournis à la compagnie de chemins de fer par le producteur ou par le gouvernement canadien. Est-ce exact?

M. Casgrain: Oui c'est exact. Le 18 p. 100 ne s'applique pas aux wagons-trémies.

M. Neil: Pourriez-vous me dire quel est votre taux de rendement sur les autres denrées? Comment ce taux de rendement, par exemple dans le cas du bois, du charbon et de la potasse, se compare-t-il au 18 p. 100?

M. Casgrain: Après un rendement du capital investi dans le charbon s'élevant à 18 p. 100, il y a quand même une contribution, en plus du coût total y compris de 18 p. 100 de rendement des investissements, qui varie de 20 p. 100 à 50 p. 100 selon le marché. Comme on peut le constater dans le rapport Snively, la moyenne s'établit à 22.5 p. 100 dans le cas du CN.

M. Neil: Le 18 p. 100 est donc essentiellement un chiffre de base?

M. Casgrain: Exact. Même en tenant compte d'un coût du capital s'élevant à 18 p. 100 (ou dans le cas du rapport Snively à 25 p. 100 pour l'année en cause), le transport d'autres denrées que les céréales effectué par CN produit un rendement moyen de 22 p. 100 en plus des frais variables rattachés au genre de transport.

M. Neil: Je vois.

Monsieur Lawless, en répondant à une question de M. Mazankowski, vous avez parlé avec optimisme de la mise en place d'un organisme qui représenterait tous les producteurs. Je me demande si vous aviez en tête le comité supérieur du transport du grain à ce moment?

[Text]

Mr. Lawless: I was really meaning the indication in the Gilson submission of the establishment of the replacement for, if you will, the Grain Transportation Authority.

Mr. Neil: So that gets back to what they call the senior grain transportation committee in the bill then, does it not?

Mr. Lawless: Well, I think the senior transportation committee in the bill is over and above, if you want, the—I forget what they call it . . . the advisory to the grain transportation committee.

Mr. Neil: Yes, but the grain transportation agency or committee is not representative of the farmer or the producer.

Mr. Lawless: My understanding of the senior committee is that it is composed of that group.

Mr. Neil: But the senior committee, if you look at the make-up of that committee, has only three producer representatives on it. The rest are all made up of railways, elevator companies, feed grain users and there is really no producer representation, only three out of 21, so I think your statement that you are looking forward to a committee or an agency representing all producers is not really correct.

Mr. Lawless: Right now we have a Grain Transportation Authority, and my understanding of the concept we are going to now follow would be that the Grain Transportation Authority will, maybe by another name, be reinstituted and that will be the body, the main body, that the operating parts of the railway will deal with in moving grain. They will also deal with that group with respect to the monitoring of our services, whether we have met the criteria and that sort of thing. That is the kind of thing I am referring to, where we can sit down with that body that represents the shippers. Let us call them shippers for a moment, and deal with them when there are efficiencies to be introduced into the system, or changes made to the system that will make it work better.

Mr. Neil: If you use the word “shippers” I will accept that, but it certainly is not representative in my mind of the producers of the grain. But it certainly is of the shippers.

Mr. Lawless: That is really what we mean.

Mr. Neil: Okay.

Now, one of the witnesses talked about sanctions, and in page 6 of your brief you say:

The solution now proposed falls significantly short of full compensation for handling grain, nor does it recognize or redress the cumulative losses suffered in the movement of grain in the past.

Mr. Kroeger, the Deputy Minister, in giving evidence indicated that as a result of the bill before us, C-155, the provisions of Section 262 of the Railway Act could apply. Do

[Translation]

M. Lawless: Je me reportais en fait à la présentation de M. Gilon qui mentionne la création d'un remplacement pour l'Administration du transport des grains.

M. Neil: Il s'agit donc de ce qu'ils appellent le comité supérieur du transport du grain dans le projet de loi C-155?

M. Lawless: Eh bien, je crois que le comité supérieur du transport du grain s'ajoute à l'organisme, dont j'oublie le nom, qui agit à titre de commission consultative pour le comité du transport du grain.

M. Neil: Oui mais l'office ou le comité du transport du grain ne représente pas l'agriculteur ou le producteur.

M. Lawless: Je crois comprendre que le comité supérieur renferme ce groupe.

M. Neil: Oui, mais si vous analysez la composition de ce comité supérieur, vous constatez qu'il ne renferme que trois représentants des producteurs. Les autres membres représentent les compagnies de chemins de fer, les éleveurs, les utilisateurs de céréales fourragères et seuls trois membres sur 21 représentant les producteurs; par conséquent, je crois que votre déclaration à l'effet que vous envisagez avec optimisme la création d'un comité ou d'un organisme représentant tous les producteurs n'est pas réellement exacte.

M. Lawless: Il existe à l'heure actuelle l'Administration du transport des grains et, selon ma façon de comprendre le principe que nous allons maintenant mettre en oeuvre, cet organisme sera rétabli; il portera peut-être un autre nom et il constituera l'organisation principale avec laquelle les divers éléments administratifs des compagnies de chemins de fer devront faire affaire pour tout ce qui concerne le transport du grain. Ils devront aussi traiter avec ce groupe de toute question concernant le contrôle de nos services, à savoir si nous respectons les critères établis, etc. Voilà ce dont je parle, un organisme avec lequel on peut dialoguer et qui représente les expéditeurs. Appelons-les expéditeurs pour le moment. Cet organisme devra aussi traiter avec ces expéditeurs lorsqu'il faudra améliorer l'efficacité du système ou y apporter des modifications pour assurer un meilleur fonctionnement.

M. Neil: Si vous utilisez le mot «expéditeurs» je veux bien, mais à mon avis cet organisme ne représente certainement pas les producteurs de grains; je suis d'accord qu'il représente définitivement les expéditeurs.

M. Lawless: Voilà ce que je veux dire.

M. Neil: D'accord.

Un des témoins a parlé de sanctions et, à la page 6 de votre mémoire, vous déclarez:

La solution proposée maintenant reste très loin de l'entière compensation pour la manipulation des grains; elle ne reconnaît pas les pertes cumulatives encourues lors du mouvement du grain par le passé et ne prévoit aucune réparation de ces pertes.

M. Kroeger, le sous-ministre, a déclaré lors d'un témoignage qu'une des incidences du projet de loi C-155 présenté ici c'est que les dispositions de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer pourraient s'appliquer. Êtes-vous d'accord que l'article 262

[Texte]

you agree that Section 262 could apply under the provisions of the new bill?

• 1210

Mr. Lawless: Where is Section 262? I am not sure I can . . .

Mr. Neil: That is the section that forces you to provide for performance.

Mr. Lawless: I am assuming that section of the bill certainly will continue to apply.

Mr. Neil: But it does not in the past because of a case in the Supreme Court, *A.L. Patchett & Sons Ltd. versus Pacific Great Eastern Railway*, based on the assumption that the railways were losing money in carrying grain and that the section did not apply.

Mr. Kroeger, in giving evidence in this committee, indicated that as a result of this bill and the compensation being paid to the railways, Section 262 would apply. Now, in your brief you indicate that the figures in the bill fall short of full compensation for the grain. I am just wondering if your position is that because you feel you are not getting full compensation, the provisions of Section 262 of the Railway Act do not apply.

Mr. Lawless: Well, I would have to talk that over with our legal people with respect to the application of that section.

Let me try to tell you what we were referring to when we said the bill falls short of what we feel is the adequate or proper compensation. We are really talking about the differences we have had with Gilson, if you want, and others on our costs. We know that the Snavely Commission undertook a costing study, which we accepted, and that was changed through the Gilson process. What we are saying is that while we accept the provisions of this bill, we also recognize that it still does not, in our view, come to the level of cost that we would like to see for the future.

Now, I have not even addressed this Section 262 to see what the impact would be there. I guess we would have to look at that.

We are viewing this that once this bill is passed and compensation is made available to us, we will move the grain that is grown in Canada for export to export positions. We will not be looking for sections not to move the grain.

Mr. Neil: I was pleased, Mr. Lawless, to hear you talk about opening up the system and the encouragement of trucking and unit trains. I am wondering if in the past, when the question of abandonment of rail lines has come up, you, as one of the railways, or both railways have ever sat down with the elevator companies who have houses on particular lines that are being considered for abandonment and discussed the possibility of phasing out the line and using trucks on that line in order to ensure that the particular elevators would remain on the line.

[Traduction]

pourrait s'appliquer en vertu des dispositions du nouveau projet de loi?

M. Lawless: Où est l'article 262? Je ne suis pas certain de pouvoir . . .

M. Neil: Il s'agit de l'article vous obligeant à tenir compte du rendement.

M. Lawless: Je suppose que cet article du projet de loi restera en vigueur.

M. Neil: Il n'en a pas toujours été ainsi et ce, à la suite d'une cause présentée devant la Cour Suprême, *A.L. Patchett & Sons Ltd. vs Pacific Eastern Railway*, dans laquelle on présume que les compagnies de chemins de fer encouraient des pertes dans le transport des grains et que l'article en question ne s'applique pas.

M. Kroeger, lors de son témoignage devant ce comité, a indiqué que conséquemment au présent projet de loi et à la compensation versée aux compagnies de chemins de fer, l'article 262 s'appliquerait. D'autre part, dans votre mémoire, vous dites que les chiffres mentionnés dans le projet de loi sont bien en-deçà d'une compensation entière pour le transport du grain. Je me demande si vous ne croyez pas que les dispositions de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer ne s'appliquent pas, simplement parce que, selon vous, vous n'obtenez pas une compensation complète.

M. Lawless: Il faudrait que je rencontre nos avocats à ce sujet pour savoir si l'article s'applique.

Laissez-moi plutôt vous expliquer ce à quoi nous songions en disant que le projet de loi reste loin d'une compensation juste ou adéquate. En réalité, nous parlons des différences entre notre avis et celui de Gilson et des autres au sujet de nos frais. Nous savons que la commission Snavely a entrepris une étude sur les coûts que nous avons acceptée et qui a par la suite été modifiée par le procédé Gilson. Nous sommes d'accord avec les dispositions du projet de loi, mais nous devons aussi reconnaître qu'il n'atteint pas, à notre avis, le niveau de coûts que nous souhaiterions pour le futur.

Je n'ai même pas analysé cet article 262 pour voir quelles en seraient les répercussions. Je crois qu'il faudra donc s'y intéresser.

Nous prévoyons que lorsque ce projet de loi aura été accepté et qu'une entière compensation nous sera offerte, nous transporterons le grain cultivé au Canada en vue de l'exportation vers les centres d'exportation. Nous ne chercherons pas des articles de loi pour échapper à ce transport des grains.

M. Neil: Il m'a fait plaisir M. Lawless de vous entendre parler de libéralisation du système et d'encouragement au camionnage et au transport unitaire. Je me demande si antérieurement, lorsqu'il était question d'abandonner certaines voies, vous avez, à titre de compagnie de chemin de fer ou en collaboration avec l'autre compagnie, dialogué avec les sociétés possédant des silos sur les voies visées au sujet de la possibilité d'abandonner progressivement ces voies de chemins de fer et

[Text]

Mr. Lawless: Over the years that has been done. Certainly it has been done in recent times with the various elevators. But I think the common result in the past has always been that the rate defeated that possibility. The cheap rate that was coming off that branch line defeated that possibility. But for the future, I would think we would want to do that and would encourage that for the future.

The Vice-Chairman: You will have to wind up. I now have Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Time is running on, so I will be brief.

Mr. Lawless, in Section 29.(2), the commission is empowered to monitor your program in terms of maintenance on grain-dependent branch lines, and also your investment in equipment and plant for the use of movement of grain. We have not touched on that this morning; I do not think we have. Once this additional money becomes available to the railways, can you give the committee some idea in terms of your maintenance program that you will be following with the grain-dependent branch lines? How extensive is it going to be? Do you have something that you can either describe or certainly table for the committee that will give us an indication as to just what you are looking at over, say, the next five years, or certainly up until the review period, which is only two or three years away?

Mr. Lawless: I do not think I have anything I could table with the committee that would give you an indication of what will be done. We will certainly be following our normalized maintenance program. And, as you know, the government has suggested and we are following a program that we fill out on a quarterly basis. It is with regard to what investments we have made against the plant expansion program and the kind of work we are doing to . . . if you want, satisfy the government that we are increasing our plant capacity. As a matter of fact, against the interim payments for 1983 we have already submitted the first two quarters of our investment plan, and completion programs for 1983.

• 1215

Mr. Murta: The reason I asked that is because, when we get out on the Prairies, I am sure that will be one of the questions that will keep coming up from farm organizations. Since the government is basically paying for the upgrading of a lot of the lines that have gone into the permanent network, there will be more money, not only coming from the farmers' own pockets, but from the government itself. What are they going to get in return?

While there are checks and balances in the legislation, what can you tell the farmers in effect or tell the agricultural

[Translation]

de faire appel au camionnage pour garantir que ces silos pourraient rester actifs.

M. Lawless: Oui nous l'avons fait au cours des ans et certainement récemment à l'égard de diverses compagnies. Toutefois, je crois que le résultat habituel était toujours le même: les coûts de transport étaient prohibitifs et neutralisaient cette possibilité. Le coût minime rattaché à la ligne d'embranchement rendait toute autre possibilité impraticable. Je crois toutefois que nous aimerions procéder de cette façon dorénavant.

Le vice-président: Veuillez conclure. M. Murta aimerait prendre la parole.

M. Murta: Merci monsieur le président. Il reste peu de temps, je serai donc bref.

M. Lawless en vertu de l'article 29.(2), la commission a l'autorité de surveiller votre programme quant à l'exploitation des lignes d'embranchement qui dépendent du transport des grains et aussi quant à vos investissements en équipement et installations utilisés pour le mouvement du grain. Nous n'avons pas abordé cette question ce matin, je ne crois pas. Dès que ces sommes additionnelles seront mises à la disposition des compagnies de chemins de fer, pouvez-vous dire au comité quel programme vous prévoyez mettre en vigueur pour maintenir les lignes d'embranchement utilisées presque uniquement pour le transport des grains? Quelle sera l'envergure de ce programme? Avez-vous une documentation ou du matériel que vous pourriez décrire ou présenter au comité pour nous donner une indication quant à vos intentions, disons pour les cinq prochaines années, ou du moins jusqu'à la période de révision, soit dans deux ou trois ans?

M. Lawless: Je ne crois pas avoir quoi que ce soit à présenter au comité pour décrire ce qui sera fait. Nous adopterons certainement notre programme d'entretien standard et, comme vous le savez, le gouvernement nous a suggéré un programme que nous respectons et que nous exécutons à intervalles trimestriels. L'expansion de nos installations fait suite surtout aux investissements déjà engagés dans le programme d'expansion des installations et découle du genre de travail que nous exécutons en vue . . . disons de satisfaire le gouvernement. En fait, en retour des versements provisoires de 1983, nous avons déjà présenté les deux premiers trimestres de notre plan d'investissements et nos programmes de parachèvement des installations pour 1983.

M. Murta: Je pose cette question parce que, une fois rendu dans les Prairies, je suis certain que je recevrai à mon tour cette question de la part des dirigeants d'organisations agricoles. Puisque fondamentalement c'est le gouvernement qui paye pour l'amélioration de la plupart des lignes d'embranchement qui font maintenant partie du réseau permanent, non seulement le gouvernement devra-t-il déboursier de plus grandes sommes, mais les agriculteurs devront payer leur part. Qu'obtiendront-ils en retour?

Bien que la loi comporte des contrôles et des mesures d'équilibre, que peut-on répondre en fait aux agriculteurs ou

[Texte]

organizations and groups out there that will answer that type of question in terms of the maintenance and the . . . ?

An area of some concern, or at least I am led to believe this, within the railway itself, is the expenditures you are going to have with regard to engines in the coming years. Your locomotive power basically is an area that has to be addressed. I guess that is the type of expenditure I am trying to get from you. This could be presented to farm groups on the Prairies. You could say, for the money that is being spent this is what they are going to do, rather than just talk in terms of these generalities that we have been talking about this morning.

Mr. Lawless: What we do every year of course is put our maintenance program together in the fall for the following year, and our investment program together for the following year. It is not available yet for 1984, but it will be later on. We will be able to talk in some detail later on in the year about the specifics with respect to our capital programs and, indeed, our maintenance programs.

Of course, our main objective, where we run trains, is to make sure we run them safely. We are continually putting our money into the plant on the basis that it allows us to run the trains safely and run them efficiently.

I have with me Doug Fletcher who is the Vice-President of the Prairie Region. He is very involved in the branch line program in western Canada. Maybe he would care to comment on that and elaborate a little bit on that situation.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I have a point of order, please.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, on a point of order.

Mr. McKnight: Is there a difference between normalized maintenance and deferred maintenance?

Mr. D.L. Fletcher (Vice-President of Canadian National Railways - Prairie Region): I will answer that second, if I may. I think Mr. Murta is looking for the standards that he could give to the community on these rehab lines, and one of the conditions of rehab is that the line be built to 220,000 pound carrying capacity and maintained in the future by the railway, capable of carrying that at a 30-mile-per-hour speed, year-round. Before that Snavelly developed and CTC basically accepted a \$12,000 per mile per year calculation as the money that would be required to do that. If we do not spend that money, and if the CTC cannot verify the fact that that money has been spent, that is deducted from our payment. Therefore, the producer is I think given some assurance that that money is going to be spent and that the tracks are going to be maintained to those standards.

Mr. Murta: One short question, Mr. Chairman.

[Traduction]

aux organisations et groupes de cette partie du Canada lorsqu'ils s'interrogent au sujet de la maintenance et de . . . ?

Au sein même des compagnies de chemins de fer, les dépenses nécessaires pour conserver les locomotives en bon état au cours des prochaines années sont sujet d'inquiétude, du moins c'est ce que j'ai cru comprendre. Tout le domaine de votre puissance locomotive doit faire l'objet d'une étude. Voilà le genre de dépenses dont j'aimerais vous entendre parler. On pourrait présenter des chiffres aux groupes d'agriculteurs des Prairies. Vous pourriez expliquer que les sommes dépensées vont être consacrées à telle opération au lieu de demeurer dans le domaine des généralités comme nous l'avons fait ce matin.

M. Lawless: Chaque année, à l'automne, nous élaborons notre programme de maintenance pour l'année suivante de même que notre programme d'investissements. Les programmes de l'année 1984 ne sont pas encore terminés, mais ils le seront bientôt. Plus tard au cours de la présente année, nous pourrions parler en détail de questions précises relativement à nos programmes d'investissements et de maintenance.

Dans le transport ferroviaire, notre objectif principal c'est, bien sûr, la sécurité. Nous investissons continuellement dans nos installations en vertu de l'hypothèse que ces investissements nous permettent d'exploiter les chemins de fer avec sécurité et efficacité.

J'ai à mes côtés M. Doug Fletcher, vice-président pour la région des Prairies. Il s'intéresse énormément au programme des lignes d'embranchement dans l'Ouest canadien. Peut-être voudrait-il commenter un peu cette situation.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais poser une question relative au règlement s'il vous plaît.

Le vice-président: Monsieur McKnight vous avez la parole au sujet du Règlement.

M. McKnight: Existe-t-il une différence entre la maintenance normalisée et la maintenance reportée ou différée?

M. D.L. Fletcher (vice-président de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, région des Prairies): Je répondrai à cette question dans une seconde si vous le permettez. M. Murta voudrait, je crois, savoir quelles sont les normes concernant ces lignes en voie de réfection pour les expliquer ensuite aux collectivités concernées; une des conditions de réfection c'est que ces lignes doivent être construites avec une capacité de 220,000 livres, leur entretien doit être assuré ultérieurement par la compagnie de chemins de fer, elles doivent pouvoir supporter ce poids à une vitesse de 30 milles à l'heure et ce, durant toute l'année. L'étude de Snavelly avait établi, et la CTC avait en principe accepté ces chiffres, qu'il fallait \$12,000 par année et par mille pour respecter ces normes. Si nous ne dépensons pas cette somme, et si la CTC ne peut constater que nous l'avons effectivement dépensée, les montants sont déduits de nos versements. Par conséquent, le producteur est donc assuré que cet argent sera dépensé et que l'entretien des voies de chemins de fer sera fait en fonction de ces normes.

M. Murta: Puis-je poser une courte question, monsieur le président?

[Text]

The Vice-Chairman: Do you want to answer Mr. McKnight's question?

Mr. Murta: Oh, I see, yes.

Mr. Fletcher: Normalization. Deferred maintenance is a term I believe that was coined by Snavely to illustrate the fact that over the periods preceding the Gilson analysis the losses on grain had forced the railways into a position where they could not maintain these branch lines. There was a huge build-up of deferred maintenance in the branch line system, and that of course is what the rehab program is designed to address.

The Vice-Chairman: Okay. The last question.

Mr. Murta: My final questions is this. Canadian Pacific, of course, will be here this afternoon. They have indicated in their brief that they want the committee to review the rationale behind the subclause 29(2), which I alluded to, and also subclauses 55(2) and (3), based on the fact that there should be enough checks and balances in the Railway Act itself, Sections 262 and 265.

• 1220

You people do not seem concerned over those clauses. Am I correct in making that assumption? You have no concerns with that, and CP's concern is the concern of their own company, and not of the railways generally?

Mr. Lawless: I think we did address that on page 10 of our brief, Mr. Murta.

Mr. Murta: Just to be absolutely clear, you are urging the consideration of this. All right, fine.

The Vice-Chairman: Thank you. I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. To return to the first question I asked on the first round, your annual report showed a capital investment for CN Rail of \$512 million in 1981; \$469 million in 1982; and there is your promise or projection of \$491.6 million for 1983. I would like to know what your prospects are of that being fulfilled for 1983. Does any part of that \$491.6 million include any part of the interim payments by the federal government this year? There are more than \$300 million they are putting up front this year. Is any part of that included in your capital expenditure projection for 1983?

Mr. Lawless: You are asking two or three questions, Mr. Benjamin. On the first part of it, the \$491.6 million, yes, we will be spending in 1983 our full capital budget, and we will be spending the amounts we said we were going to spend on the capital expansion program in Western Canada. That is being monitored.

[Translation]

Le vice-président: Pourriez-vous répondre à la question de M. McKnight?

M. Murta: Oui, bien sûr.

M. Fletcher: Normalisation. Maintenance différée est une expression créée je crois par Snavely qui voulait illustrer le fait qu'au cours des périodes antérieures à l'analyse Gilson, les pertes encourues dans le transport des grains avaient placé les compagnies de chemins de fer dans une telle position qu'elles ne pouvaient plus assurer l'entretien de ces lignes d'embranchement. Il existait par conséquent un énorme retard quant à l'entretien des lignes d'embranchement, ce que l'on a appelé la maintenance différée; voilà le problème que doit résoudre le programme de réfection.

Le vice-président: Bon, d'accord; passons maintenant à la dernière question.

M. Murta: La dernière question est la suivante: aurons-nous parmi nous cet après-midi des représentants de la compagnie Canadien Pacifique Limitée? Ils ont souligné dans leur mémoire qu'ils veulent que le Comité examine les motifs qui sous-tendent le paragraphe 29(2) auquel je fais allusion, ainsi que les paragraphes 55(2) et 55(3), en raison du fait que les mesures de contrôle prévues aux articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer devraient être suffisantes.

Vous ne semblez pas préoccupés par les dispositions de cet article. Est-ce que je fais erreur en avançant cette hypothèse? Cette question ne vous inquiète pas et CP ne s'intéresse qu'à son propre réseau ferroviaire et non pas à l'ensemble des chemins de fer.

M. Lawless: Je crois que nous avons soulevé cet aspect à la page 10 de notre mémoire, monsieur Murta.

M. Murta: Je veux juste m'assurer que tout est bien clair, à savoir que vous insistez pour que cet aspect soit pris en considération. C'est bien.

Le vice-président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le vice-président. Je reviens à la première question que j'ai posée au premier tour. Dans votre rapport annuel au chapitre du réseau ferroviaire CN, vous faites état d'investissements de 512 millions de dollars en 1981, de 469 millions en 1982 et vous vous engagez à investir ou vous projetez d'investir 491,6 millions de dollars en 1983. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure cet objectif d'investissement sera atteint en 1983? Ce montant de 491,6 millions englobe-t-il les paiements provisoires du gouvernement fédéral prévus pour cette année. Le gouvernement se propose d'affecter plus de 300 millions à cette fin cette année. Vos projets d'investissements en 1983 comprennent-ils une partie de ce montant?

M. Lawless: Vous posez deux ou trois questions, monsieur Benjamin. En réponse à la première, au sujet du 491,6 millions, oui, nous comptons investir le montant total prévu en 1983 et nous débourserez les montants que nous nous sommes engagés à dépenser pour le projet d'expansion des installations

[Texte]

I mentioned earlier—perhaps you were not here—that the government has asked us to report to them on a quarterly basis what we are spending and where we are spending it in the year 1983, against the interim payments that have been made. As for the interim payments, we have not received the money yet. We have only had one payment. We expect another one in July and, of course, even though we are receiving those, we made it very clear early in the year—as a matter of fact in February, at the time the Minister made his announcement—that, as an act of faith—and I think we used those terms—we would be spending our full capital budget on planned expansion in 1983.

Mr. Benjamin: What is your share of the interim payments?

Mr. Lawless: Our share of the interim payments are exactly half. I think it is \$156 million.

Mr. Benjamin: Is that \$156 million for capital expenditures?

Mr. Lawless: No.

Mr. Benjamin: That is for some of the so-called Crow shortfall.

Mr. Lawless: I would like to correct the impression that we are receiving that money for capital expenditures. We are receiving that money for moving grain, and it allows us to borrow the money that will then, in turn, allow us to make the capital expenditures.

Mr. Benjamin: All right. I just wanted to make sure that the \$491.6 is capital investment that CN will be raising itself. There will be no federal funds in that?

Mr. Lawless: No.

Mr. Benjamin: Okay. Now, you say on page 2 that grain is 24% of your workload and only 2.5% of your revenues. You say grain is 24% of your workload, based on tonne-miles of grain moved. I want to submit, Mr. Chairman, that this overstates the workload of grain—and you used tonne-miles—because grain is easier to load and handle than carloads of refrigerators or cornflakes or whatever. When you pull a carload of grain, you transport more tonnes at about the same cost of transportation as you would a carload of refrigerators or cornflakes.

[Traduction]

dans l'ouest du Canada. Nous surveillons l'état d'avancement des travaux.

J'ai souligné précédemment, vous n'étiez peut-être pas présent, que le gouvernement nous a demandé de lui donner un compte rendu trimestriel du montant de nos dépenses et de l'objet de ces dépenses en 1983, en fonction des paiements provisoires qu'ils ont versés. En ce qui concerne les paiements provisoires, nous n'avons encore rien reçu. Nous n'avons reçu qu'un seul paiement. Nous devons en recevoir un autre en juillet en principe et, bien sûr, même si nous allons recevoir ces paiements, nous avons bien précisé au début de l'année, plus exactement en février, lorsque le ministre a annoncé la nouvelle, que, pour manifester notre confiance, et je crois que nous avons utilisé ces termes, nous allons dépenser, en 1983, toutes les sommes prévues pour l'expansion projetée.

M. Benjamin: Quelle part des paiements provisoires vous est réservée?

M. Lawless: Je crois que c'est exactement la moitié, soit 156 millions de dollars.

M. Benjamin: Ces 156 millions de dollars seront-ils réservés aux dépenses en immobilisations?

M. Lawless: Non.

M. Benjamin: Ce montant servira à compenser une partie de ce qu'on appelle le manque à gagner résultant du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Lawless: J'aimerais corriger l'impression que vous avez que ce montant nous est versé au titre des dépenses d'immobilisations. Cet argent nous est versé pour le transport du grain et il nous permet d'emprunter l'argent qui servira par la suite à faire des dépenses d'immobilisations.

M. Benjamin: D'accord. Je voudrais seulement m'assurer que les 491,6 millions de dollars correspondent au montant des investissements que le CN doit se produire lui-même. Ces investissements ne comprendront pas de fonds versés par le gouvernement fédéral?

M. Lawless: Non.

M. Benjamin: C'est bien. Maintenant, vous affirmez à la page 2 que le grain représente 24 p. 100 des marchandises que vous transportez et seulement 2,5 p. 100 de vos revenus. Vous dites que le grain représente 24 p. 100 des marchandises que vous transportez, en fonction du nombre de tonnes-milles de grain transporté. Je voudrais souligner, monsieur le président, que c'est surestimer la quantité des céréales transportées—et vous utilisez les tonnes-milles—parce qu'il est plus facile de charger et de manipuler les céréales que des wagons complets de réfrigérateurs ou de boîtes de flocons de maïs ou toute autre chose. Un wagon complet de céréales suppose un transport d'un plus grand nombre de tonnes au même coût que le transport d'un wagon complet de réfrigérateurs ou de flocons de maïs.

• 1225

What is the grain workload as a percentage of freight car miles? That one, you can provide the committee whenever you

Quelle est la quantité de céréales transportées en pourcentage des milles parcourus par les wagons de fret? Vous pourrez fournir cette donnée au Comité lorsque vous serez parvenu à la

[Text]

can figure it out. That is, the grain workload as a percentage of freight-car miles.

Mr. Lawless: I would like to answer the first part of that now, if you would not mind.

It is a fact that we have stated that in 1982, statutory grain movement was 24% of our workload. We had a total workload in CN Rail in 1982 of 140.8 billion gross tonne-miles. Those are freight car miles. That is 140.8 billion gross tonne-miles. Grain used up 34 billion. That is 24%.

Mr. Benjamin: All right.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, this is your last question.

Mr. Benjamin: If you make it a question and a half to finish off this one, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: The second round.

Mr. Benjamin: If you were to use tonne-miles as a measure of costs and revenues, for example on passenger service, that would account for 0.1% of your workload but earn you 7% of your revenues, of the railways' revenues. Both railroads. Are you saying that you earn a 7,000% profit on passenger service through your statistical approach for grain transport?

Mr. Lawless: It is not a good measure. Gross tonne-miles is not a good measure for passenger trains.

Mr. Benjamin: I see. I agree with you, they do not weigh anything. All right.

By the way, gross tonne-miles are not freight-car miles.

Mr. Lawless: We have car miles, we have gross tonne-miles, we have net tonne-miles, we have . . .

Mr. Benjamin: Yes, you have more miles than you can shake a stick at.

So if you used the revenue of freight train miles, as my colleague has asked you about, the figures come out a lot different. Why do you insist on the tonne-miles measurement?

Mr. Lawless: Because that is the workload measurement that is most, if you will, accurate and representative of the work we do. It includes the empty cars we move and it includes the full cars we move.

Mr. Benjamin: Tonne-miles are fine for freight trains but not for passenger trains?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I now call on Mr. Mazankowski.

[Translation]

calculer. C'est-à-dire la quantité de céréales transportées en pourcentage des milles par les wagons de marchandises.

M. Lawless: J'aimerais répondre à cette première partie dès maintenant, si cela ne vous ennuie pas.

C'est un fait que nous avons affirmé qu'en 1982, la quantité de céréales transportée en vertu de la loi constituait 24 p. 100 des marchandises que nous transportons. Les chemins de fer CN ont transporté au total, en 1982, 140,8 milliards de tonnes-milles brutes. Il s'agit des milles parcourus par les wagons de marchandises. C'est 140,8 milliards de tonnes-milles brutes. Les céréales représentaient 34 milliards, soit 24 p. 100.

M. Benjamin: Tres bien.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, c'est votre dernière question.

M. Benjamin: Si l'on disait une question et demie pour terminer avec celle-ci, monsieur le président.

Le vice-président: La deuxième ronde.

M. Benjamin: Si vous utilisiez les tonnes-milles comme mesure des coûts et des revenus, par exemple, pour le service voyageurs, cela correspondrait à 0,1 p. 100 des charges que vous transportez, mais 7 p. 100 de vos revenus, des revenus des chemins de fer. Des deux réseaux de chemins de fer. Voulez-vous dire que vous tirez 7,000 p. 100 des bénéfices du service voyageurs si vous prenez comme base de calcul la méthode statistique adoptée pour le transport des céréales?

M. Lawless: Ce n'est pas une bonne mesure. Les tonnes-milles brutes ne constituent pas une bonne mesure pour les trains de voyageurs.

M. Benjamin: Je vois. Je suis d'accord avec vous, ils ne pèsent rien. Très bien.

En passant, les tonnes-milles brutes ne correspondent pas au nombre de milles parcourus par les wagons marchandises.

M. Lawless: Nous avons des milles parcourus par les wagons, nous avons des tonnes-milles brutes, nous avons des tonnes-milles nettes, nous avons . . .

M. Benjamin: Oui, vous avez beaucoup de sortes de milles.

Ainsi, comme mon collègue vous l'a demandé, si vous utilisez comme base les revenus découlant du nombre de milles parcourus par les wagons de fret, les résultats sont bien différents. Pourquoi insistez-vous pour utiliser la tonne-mille comme mesure?

M. Lawless: Parce que c'est la mesure de la quantité de marchandises transportées qui est la plus précise et représentative du travail que nous accomplissons, si l'on peut dire. Cette mesure tient compte des wagons vides comme des wagons complets que nous déplaçons.

M. Benjamin: Les tonnes-milles conviennent très bien pour les wagons de fret, mais non pour les voitures de voyageurs?

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Je cède maintenant la parole à M. Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to get back to deferred maintenance, in his 1980 report Mr. Snively stated that CN was deferring 50% of its normalized maintenance on grain-dependent branch lines and that CPR was deferring about two-thirds of its normalized maintenance on grain-dependent branch lines.

Do we assume then, given the fact that the railways will now be receiving a compensatory rate for the movement of grain, that there should be no excuse for further deferral of maintenance? Can that be taken as an assumption? In other words, the term "deferred maintenance" should disappear.

Mr. Fletcher: I think that that is a fair assumption, but I would underscore the fact that the provisions in the rehab program are on the rehabilitated lines, not the lines that may be left in limbo. There is still a problem with those lines.

Mr. Mazankowski: Okay. Section 56, having to do with the CN adjustment, perhaps to Mr. Lawless. The figure is established for the current crop year, \$14 million. Under Clause 56(3), it says:

The Commission may . . . consider factors other than those referred to in subsections (1) and (2) . . .

which basically refer to distance, and it may take other things into consideration to arrive at an adjustment figure.

• 1230

Could you indicate to the committee, Mr. Lawless, what those other factors might be which would be taken into consideration in terms of determining that level?

Mr. Lawless: The density of the grain that is carried . . .

Mr. Mazankowski: What effect will that have?

Mr. Lawless: —and the weight of . . .

Mr. Mazankowski: What effect will the density have?

Mr. Lawless: —rail that we might have, and there are many factors. Perhaps you could outline all of them here which we have identified before.

Mr. Mazankowski: If you move more grain, the adjustment should be reduced, then. Was that a fair assumption?

Mr. Casgrain: If we move more grain . . .

Mr. Mazankowski: On those lines.

Mr. Casgrain: If we move the light . . .

Mr. Mazankowski: I am talking about the lines which relate to the CN adjustment, Prince Rupert and Churchill.

Mr. Casgrain: Okay, let us look at the other factor referred to, lighter loading per car. CN has, on average, nine tonnes less per car than CP. That is the result of lighter grain than CP on average by, I think, 3%, and also a lighter weight of rail on branch lines, which would prevent loading to the same level as could be done on other lines. That 9 tonne difference causes the difference in the expense of hauling the grain.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour revenir à la question du report de l'entretien, dans son rapport de 1980, M. Snively déclarait que le CN reportait 50 p. 100 de ses opérations d'entretien habituel et le CPR en avait reporté environ les deux tiers, en ce qui concerne les embranchements particuliers servant uniquement au transport des céréales.

Est-il alors juste d'avancer, étant donné le fait que les chemins de fer bénéficieront maintenant d'un tarif compensatoire pour le transport des céréales, qu'il ne devrait y avoir aucune raison de reporter davantage l'entretien? Peut-on avancer cette hypothèse? En d'autres termes, l'expression «report de l'entretien» devrait disparaître.

M. Fletcher: Je pense que c'est une hypothèse valable, mais je soulignerais le fait que les dispositions du programme de remise en état de service et non les voies qui ont été plus ou moins abandonnées. Ces voies présentent encore un problème.

M. Mazankowski: D'accord. L'article 56 qui a trait au rajustement relatif au CN. Cette question pourrait s'adresser à M. Lawless. Le montant est établi pour la campagne agricole actuelle, soit 14 millions de dollars. La clause 56(3) stipule que:

La Commission peut . . . tenir compte de facteurs autres que ceux mentionnés aux paragraphes 1) et 2) . . .

qui ont trait essentiellement à la distance et elle peut prendre en compte d'autres facteurs pour calculer un ajustement.

Pourriez-vous dire au comité, M. Lawless, ce que peuvent être ces autres facteurs qui seraient pris en compte pour calculer l'ajustement?

M. Lawless: La densité du grain qui est transporté . . .

M. Mazankowski: Quel effet cela aura-t-il?

M. Lawless: —et le poids . . .

M. Mazankowski: Quel sera l'effet de la densité?

M. Lawless: —des wagons et il y a un grand nombre de facteurs. Vous pourriez peut-être décrire brièvement tous ceux que nous avons mentionnée plus tôt.

M. Mazankowski: Si vous transportez plus de grain, l'ajustement devrait alors être réduit. Est-ce juste de faire cette supposition?

M. Casgrain: Si nous transportons plus de grain . . .

M. Mazankowski: Sur ces lignes.

M. Casgrain: Si nous transportons les grains légers . . .

M. Mazankowski: Je parle des lignes touchées par l'ajustement du CN, Prince Rupert et Churchill.

M. Casgrain: D'accord, prenons l'autre facteur qui est mentionné, les chargements moins lourds dans chaque wagon. Le CN transporte, en moyenne, neuf tonnes de moins par wagon que le CP. Ceci est dû au fait que les grains transportés par le CP pèsent en moyenne, je crois, 3% de moins et aussi au fait que le poids des wagons est moins élevé sur les lignes secondaires, ce qui empêche de charger les wagons autant que

[Text]

Mr. Mazankowski: But does CN not have some other inherited advantages in its system which compensate for these so-called disadvantages? We just talked about one with respect to the calculation of cost of capital.

What you are really doing here . . . We are going to have a freight rate structure which is going to perpetuate a cost-plus environment, and now you are adding another component which is the CN adjustment which is going to add further to the cost-plus environment which is already in place. I guess it begs the question.

What assurances are we going to have that grain transportation is not going to end up going the same way as VIA rail, with the kind of open ended escalation that we have? The only limitation is the so-called safety net or the capping.

You are further exacerbating the situation by imposing adjustments for shipments to Churchill and Prince Rupert. Really, we know what has happened to VIA rail. The railways really forced the rail passenger service out of business. Are we to look forward to the same thing with respect to grain transportation down the road, given the kind of structure that we seem to be in the process of creating under the provisions of this bill?

Mr. Lawless: The adjustment that has been suggested . . .

Mr. Mazankowski: I guess I am talking about two things. I am talking about the total freight rate structure, which is complicated by things like a CN adjustment.

Mr. Lawless: The CN adjustment is there for a purpose, namely to recognize the fact that there is a difference in the costs. If we went on a cost-based system, you would not have this kind of a problem.

Mr. Mazankowski: That is what they said about the rail passenger service.

Mr. Lawless: The Gilson process in the bill is a cost-based system, and there are different costs because of some of the things we have identified. Mileage is one of them. Those costs are being recognized. That is what this adjustment is for.

Now in VIA rail, sure, it is a cost-based system, and those costs are audited by the Canadian Transport Commission.

Mr. Mazankowski: They will be audited here too.

Mr. Lawless: They truly reflect the cost of operating the passenger services in Canada.

Mr. Mazankowski: Rail passenger service has been driven right out of business. Some of us who see this thing opening up approach it with some trepidation. We hope that the same thing will not happen with regard to the movement of grain.

[Translation]

sur les autres lignes. Cette différence de 9 tonnes explique l'écart entre les coûts de transport des céréales.

M. Mazankowski: Mais est-ce que le CN ne possède pas certains avantages inhérents dans son système qui compensent ces soi-disant désavantages? Nous venons juste de parler d'un avantage en ce qui concerne le calcul du coût du capital.

Ce que vous faites en réalité . . . Nous aurons des tarifs de transport dont la structure favorisera un marché à prix de revient majoré et vous ajoutez maintenant un autre élément, l'ajustement du CN, qui aidera à ancrer le système à prix de revient majoré qui existe déjà. Je pense qu'il faut faire face au problème.

Quelles garanties allons-nous recevoir que le transport des grains ne deviendra pas comme VIA rail, où un genre de majoration non plafonnée est permis? La seule limite qui existe est le soi-disant filet de protection ou plancher.

Vous aggravez la situation en imposant des ajustements pour les expéditions vers Churchill et Prince Rupert. On sait ce qui est arrivé à VIA rail. Les compagnies ferroviaires ont vraiment détruit le service de transport de passagers. Est-ce que l'avenir nous réserve la même chose dans le cas du transport des céréales étant donné le genre de structure que nous semblons être en train de créer en vertu des dispositions de ce projet de loi?

M. Lawless: L'ajustement qui a été proposé . . .

M. Mazankowski: En somme, je parle de deux choses. Je parle de la structure générale des tarifs de transport, que compliquent des choses telles qu'un ajustement du CN.

M. Lawless: L'ajustement du CN est proposé dans un but précis, soit de reconnaître le fait qu'il existe une différence de coûts. Si le système fonctionnait sur la base des coûts, on n'aurait pas ce type de problème.

M. Mazankowski: C'est ce qu'on disait au sujet du service de transport des passagers.

M. Lawless: La proposition Gilson dans le projet de loi est un système établi sur la base des coûts, et certains coûts sont différents à cause de quelques-unes des choses que nous avons mentionnées. Le millage est une exemple. Ces coûts sont en train d'être admis. C'est ce que vise l'ajustement.

VIA rail est un système établi sur la base des coûts et ces coûts sont vérifiés par la Commission canadienne des transports.

M. Mazankowski: Ils seront vérifiés ici également.

M. Lawless: Les chiffres reflètent réellement le coût d'exploitation des services de transport de passagers au Canada.

M. Mazankowski: Le service de transport de passagers a été détruit. Quelques-uns d'entre nous qui voyons ce qui peut se passer éprouvons une vive inquiétude à l'égard de ce projet de loi. Nous espérons que la même chose ne se produira pas dans le cas du transport des céréales.

[Texte]

Mr. Lawless: I am not aware that the things the railways are doing are driving the railways and VIA to want to get out of the passenger business.

We operate the trains which VIA requests us to operate. We do it on a cost basis; those costs are audited. We are glad they are audited, because they reflect the true costs.

Mr. Mazankowski: May I have one final question, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: One final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: We really run out of time and leave things, and we could probably spend the afternoon.

• 1235

The Vice-Chairman: One final question.

Mr. Mazankowski: Mr. Lawless, you have a rate-setting regime for grain that is going to employ the variable costs, both volume-related and line-related. You have the contribution to constant costs and you have the contribution as the result of cost of capital. Those are the components, essentially, for establishing a grain rate.

Given that fact, are we to assume that this may very well become the benchmark or the mode of rate-setting for the movement of other commodities?

Mr. Lawless: I would hope not, because we set the rates for our other commodities on the basis of the commercial marketplace.

Mr. Mazankowski: Or what the traffic will bear.

Mr. Lawless: Sure. Exactly. What the traffic will bear, and that reflects the marketplace. We have always indicated to those that are interested in how freight rates are set that we negotiate them with our shippers. We are cognizant of the fact that commodities can bear a certain transportation price, and in all instances that I am aware of we set our freight rates based on that criteria.

Mr. Mazankowski: Could I just have one short supplementary, simply for the basis of information?

Mr. Lawless, you supported the review process. And yet, enshrined in the bill—I am not sure of the exact section, but constant costs at the base rate of 20% are enshrined in the bill for the period 1986 and 1987 plus the next 15 years. Do you find any difficulty with that?

Mr. Lawless: We still support the review process.

Mr. Mazankowski: Well, you support the review process, but of course if there was a change in constant costs, it would necessitate a change in legislation. Do you realize that?

[Traduction]

M. Lawless: Pour autant que je sache, les compagnies ferroviaires ne font pas quoi que ce soit pour obliger les compagnies et VIA de cesser le transport des passagers.

Nous exploitons les trains que VIA nous demande d'utiliser. Nous le faisons sur la base des coûts; ces coûts sont soumis à une vérification. Nous sommes heureux qu'ils sont vérifiés parce qu'ils reflètent les vrais coûts.

M. Mazankowski: Pourrais-je poser une dernière question, Monsieur le président?

Le vice-président: Une dernière question, M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Nous n'avons vraiment plus le temps d'aborder d'autres questions. On pourrait revenir là-dessus cet après-midi.

Le vice-président: Rien qu'une dernière question.

M. Mazankowski: Monsieur Lawless, vous avez un régime de tarification pour les céréales qui met en jeu des coûts variables liés d'une part au volume transporté et, d'autre part, à la ligne desservie. Vous avez la marge relative aux coûts constants et vous avez la marge qui découle du coût du capital. Essentiellement, ce sont les éléments utilisés pour établir votre régime de tarification.

S'il en est ainsi, avons-nous lieu de croire que cette façon de procéder va devenir le critère de base ou le mode de fixation des tarifs pour le transport d'autres marchandises?

M. Lawless: J'espère bien que non, parce que nous établissons les tarifs pour nos autres marchandises en fonction de la situation du marché.

M. Mazankowski: Ou de ce que le trafic va rapporter.

M. Lawless: C'est sûr. Tout à fait exact. Ce que le trafic va apporter, et cela reflète la situation du marché. Nous avons toujours indiqué aux personnes intéressées à connaître la manière dont les taux de transport sont établis que nous les négocions avec nos expéditeurs. Nous sommes parfaitement instruits du fait que les marchandises peuvent supporter un certain prix pour leur transport, et dans tous les cas dont j'ai pu avoir connaissance, nous avons fixé nos taux en nous basant sur ce critère.

M. Mazankowski: Pourrais-je avoir un petit détail supplémentaire, simplement pour servir de base d'information?

Monsieur Lawless, vous avez soutenu la procédure de révision. Et pourtant, enchâssés dans le projet de loi—je ne suis pas certain de l'article exact, mais les coûts constants au taux de base de 20 p. 100 sont enchâssés dans le projet de loi pour la période de 1986 et 1987, plus les 15 années suivantes. Vous n'éprouvez pas quelque difficulté en cela?

M. Lawless: Nous sommes toujours en faveur de la révision.

M. Mazankowski: Bien, vous êtes en faveur de la révision, mais évidemment, si les coûts constants venaient à changer, cela exigerait une modification à la loi. Est-ce que vous vous en rendez compte?

[Text]

Mr. Lawless: We are hoping that that is not just a one-way street; that if we find that the railways are being undercompensated at the time a review is made, that that will be changed. So we support the review process for both directions.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin: On a point of order. Mr. Chairman, this is really a request for information and a point of information.

Firstly, the point of information. I think I am correct, subject to correction from the witnesses—freight-car miles. Does one freight car pull one mile? Is a gross tonne mile one tonne of train pulled one mile?

Mr. Lawless: One tonne pulled one mile.

Mr. Benjamin: Yes. One gross tonne pulled one mile. So that on freight-car miles, grain is about 12% of the work of freight car miles, whereas on tonne-miles it is 24%. So if you are pulling a trainload of cornflakes or refrigerators instead of a trainload of grain—freight cars, I mean—I would like a comparison. For information of the committee, Mr. Chairman, if the witnesses from CN could provide us with a comparison table based on gross tonne-miles and freight car miles.

Further, would they also provide us with a map of what branch lines on their system they would like to see abandoned if they got permission to do so over the next 5 or 10 years?

Mr. Lawless: We will endeavour to provide that information, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I want to make two announcements.

First of all, I will recognize Dr. LeClair. *Monsieur LeClair, s'il vous plaît.*

Mr. LeClair: Mr. Chairman, this is not necessarily to have *le mot de la fin*, but this morning my presence here was a little unusual. When your colleague is chairing this committee, I usually turn out to be speaking for 90% of the time. This morning I have listened, and that is good for the soul and it is a humbling experience. But it also gives you an overview of what it is that we have done.

I am a little worried about not having achieved our objective totally. Our objective, when we come here, is to give you an objective answer on all of the requests that you may have. We may not agree with your opinions, but we are trying to give you the facts.

[Translation]

M. Lawless: Nous espérons bien que ce n'est pas là une voie à sens unique, et que si, au moment où la révision a lieu, nous trouvons que les chemins de fer sont sous-dédommagés, ceal aussi sera changé. Donc, nous soutenons la procédure de révision dans les deux sens.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Mazankowski.

M. Benjamin: Point d'ordre, monsieur le président; il s'agit d'une demande de renseignement, d'un point d'information à éclaircir.

Je commence par le point d'information. Je pense, sauf erreur, que nous parlons de wagons-milles, que les témoins me corrigent si je me trompe. Est-ce bien un wagon qui transporte des marchandises sur une distance d'un mille? Est-ce qu'une tonne-mille brute correspond à une tonne de marchandises transportées sur un mille?

M. Lawless: Une tonne transportée sur un mille.

M. Benjamin: Oui. Une tonne brute transportée sur un mille. De sorte que dans les wagons-milles, le grain représente à peu près 12 p. 100 de la charge totale de ces milles-wagons, tandis que dans les tonnes-milles, c'est 24 p. 100. Et ainsi, si vous transportez un chargement de flocons d'avoine ou de réfrigérateurs au lieu d'un chargement de céréales—je veux dire par wagons—, j'aimerais avoir une échelle de comparaison. Pour éclairer le comité, monsieur le président, est-ce que les témoins du CN ne pourraient pas nous fournir un tableau comparatif basé sur les équivalents des tonnes-milles brutes et des milles-wagons?

Par ailleurs, pourraient-ils également nous communiquer une carte indiquant quels sont les embranchements de leur réseau qu'ils seraient prêts à laisser tomber si on leur en donnait l'autorisation au cours des cinq à dix prochaines années?

M. Lawless: Nous allons tâcher de vous faire avoir ces renseignements, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous en remercie. J'ai deux annonces dont je veux vous faire part.

En premier lieu, je voudrais accueillir le M. LeClair. Docteur LeClair, please.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne dis pas cela pour avoir à tout prix *the last word*, mais ce matin ma présence ici est un peu inhabituelle. Lorsque votre collègue préside ce comité, c'est généralement moi qui ai la parole pendant 90 p. 100 du temps. Ce matin, j'ai écouté parler les autres, c'est une expérience qui enrichit l'âme et vous remplit d'humilité. Mais cela permet également d'avoir une vue d'ensemble de ce qui a été fait.

Ce qui me tourmente un peu, je l'avoue, c'est le fait que nous n'avons pas atteint totalement notre objectif. Notre objectif, en venant en ces lieux, est de vous présenter une réponse objective à toutes les questions que vous pourriez avoir. Il est possible que nos opinions diffèrent, mais nous nous efforçons de vous présenter les faits tels qu'ils sont.

[Texte]

I am a little worried, as I sat back, as to the impression we are conveying on the cost of capital.

• 1240

This is a very difficult one. It is a very technical one. As I listen to it, I am afraid that we conveyed an impression that we make 18% profit on this, and obviously that is not the case. In the years that we were talking about, the interest rates at that time were approximately 15%; so when the CTC says 18% cost of capital, there was a 3% profit. One then ought not to talk about an 18% return on investment. It is a 3% return. Out of that 3%, of course, in our particular case we pay back 20% to the federal government in dividends, and the rest is used to reinvest. This is a very simplistic way of looking at it, and it may not be entirely technically correct.

I am wondering, Mr. Chairman, whether we will be appearing here again. That is really my question. If so, I would like to take that opportunity to clarify perhaps better than we have been able to do this morning on that 18%.

The Vice-Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Chairman, I think it is very appropriate that Dr. LeClair should have made that statement. Undoubtedly you will be appearing here again. Whether you will be appearing here again on the Crow Bill is a different question. Therefore I would suggest, Mr. Chairman, that in the meantime you prepare the data and submit it to the committee in writing, at which time the committee will then make a decision as to whether or not CN should...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the same point of order.

The Vice-Chairman: I will start with Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On the same point of order, and directed to the chairman, I think that if you recall, during the steering committee meeting we reserved the right to call back CN and CP. I think that will occur.

The Vice-Chairman: As chairman of this meeting, I will suggest that you submit it to us in writing so we can have it on hand if we deem it necessary to call you back.

What is your point of order, Mr. Mayer?

Mr. Mayer: It is not a point of order. I have some information I would like to put on the record. From the 1982 financial statement from your consolidated statement of income, note 4, and I will summarize...

The Vice-Chairman: It has already been documented with the House of Commons.

[Traduction]

Je suis donc un peu tourmenté, pendant que je suis assis à écouter les autres, en pensant à l'impression que nous vous donnons au sujet du coût du capital.

Il s'agit d'une question très difficile, très technique. Selon ce que je perçois, je crains que nous ayons laissé l'impression que nous réalisons dans ce cas un bénéfice de 18 p. 100, ce qui n'est pas le cas évidemment. Dans les années dont nous parlons, les taux d'intérêt étaient d'environ 15 p. 100; par conséquent, lorsque la CCT parle d'un coût du capital de 18 p. 100, le bénéfice est de 3 p. 100. Il ne faut donc pas parler d'un rendement de l'investissement de 18 p. 100. Il s'agit d'un rendement de 3 p. 100. De ces 3 p. 100, nous devons bien entendu en ce qui nous concerne retourner 20 p. 100 au gouvernement fédéral sous forme de dividendes, tandis que le reste est réinvesti. C'est là une façon très simpliste de décrire les choses, qui n'est peut-être pas tout à fait exacte, techniquement.

Je me demande, monsieur le président, si nous nous présenterons de nouveau ici. C'est réellement la question que je me pose. Si c'est le cas, j'aimerais saisir cette occasion pour expliquer de façon peut-être plus précise que nous l'avons fait ce matin cette question du 18 p. 100.

Le vice-président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur le président, c'est très bien à mon avis que M. LeClair ait exprimé un tel souhait. Il ne fait aucun doute que vous vous présenterez ici de nouveau. Quant à savoir si ce sera au sujet du projet de loi sur les tarifs du Nid-de-Corbeau, c'est une autre question. Je suggère donc, monsieur le président, que dans l'intervalle vous prépariez l'information et la soumettiez au Comité par écrit; celui-ci pourra alors décider s'il y a lieu ou non que le CN...

M. Mazankowski: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement.

Le vice-président: Je commencerai par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Sur le même rappel au Règlement, et je m'adresse au président, je crois, si vous vous rappelez bien, qu'au cours de la réunion du Comité directeur nous nous sommes réservés le droit de rappeler le CN et le CP. Je crois que cela sera fait.

Le vice-président: À titre de président de cette séance, je suggère que vous nous présentiez cette information par écrit de façon que nous l'ayons sous la main si nous jugeons nécessaire de vous rappeler.

Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Mayer?

M. Mayer: Ce n'est pas un rappel au Règlement. J'ai des renseignements que j'aimerais verser au dossier. Si on examine votre état des résultats consolidé de 1982, à la note 4, et je vais résumer...

Le vice-président: Cette information a déjà été présentée à la Chambre des communes.

[Text]

Mr. Mayer: I just want to summarize, if I can. I have done the arithmetic here, and I will give you the borrowing from your financial statement from CN.

From notes that are due from 1998 to 2012, there is \$1.2 billion borrowed, approximately—\$1.207 billion. The interest rates vary from 9.25% to 16.25%. Just looking at it roughly, I would think your interest rate is going to average between 10% and 11% on money borrowed. So if you are asking for a return on investment of 18%, it seems to me that 18% is a long way above 10% or 11%. That is on notes due from 1991 to 2012. I just thought I would put that on the record as information.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Thank you, Dr. LeClair.

What is your point of order, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my point of order is that I found Dr. LeClair would want to give the complete story. Mr. Gilson proposed 21.5%; the bill allows whatever the CTC says each year. So it could be 18%, it could be 25%—anywhere. Would you also conclude in addition to that... Whatever the percentage is—18%, 19%, 20%, whatever return on investment, in addition to that... Now that is 21¢ on every dollar of investment for the hauling of grain. In addition to that, there is another 20% of the cost of hauling grain on what is called constant costs and overhead...

Mr. LeClair: That is another...

Mr. Benjamin:—which brings you around to an average of a 39% total return.

The Vice-Chairman: I suggest that those are points that you can clarify in your written submission and in your next appearance.

I would like to make two announcements. Questioning is now concluded. I am happy to announce that from now on the fifth floor cafeteria of this Centre Block will be open whenever the committee is in session in these premises.

The next announcement is that immediately after clearing this room the steering committee will sit to decide its itinerary in other parts of Canada.

I want to thank the witnesses for their appearance here. Our next meeting is at 2.00 p.m. today. The committee is adjourned to the call of the Chair. Thank you very much.

AFTERNOON SITTING

• 1408

The Chairman: Ladies and gentlemen, our witnesses this afternoon are from Canadian Pacific, Limited. We have Mr. F. S. Burbidge, Chairman and Chief Executive Officer; Mr.

[Translation]

M. Mayer: J'aimerais seulement résumer, si vous le permettez. J'ai fait des calculs, et je vais vous indiquer les montants empruntés à partir des états financiers du CN.

Sous forme de billets qui viennent à échéance entre 1998 et 2012, un montant de 1,2 milliard de dollars a été emprunté, de façon approximative, 1,207 milliard de dollars. Les taux d'intérêt varient entre 9,25 p. 100 et 16,25 p. 100. Si on arrondit, je dirais que votre taux d'intérêt sur l'argent emprunté se situera en moyenne entre 10 p. 100 et 11 p. 100. Par conséquent, si vous demandez un rendement de l'investissement de 18 p. 100, il me semble que c'est là un chiffre bien supérieur à 10 p. 100 ou 11 p. 100. C'est le cas des billets qui viennent à échéance entre 1991 et 2012. Je voulais simplement verser cela au dossier à titre d'information.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer. Merci, monsieur LeClair.

Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, mon rappel au Règlement est que je crois que M. LeClair aimerait nous donner toutes les explications. M. Gilson a proposé 21,5 p. 100; le projet de loi permet le rendement qui sera accordé par la CCT chaque année. Ce pourrait donc être 18 p. 100, ce pourrait être 25 p. 100, on ne sait pas. Est-ce que vous concluriez en plus de cela... Quel que soit le pourcentage, 18 p. 100, 19 p. 100, 20 p. 100, peu importe le rendement de l'investissement, en plus de cela... Cela représente 21c. sur chaque dollar d'investissement pour le transport du grain. En plus de cela, il y a un autre 20 p. 100 du coût du transport du grain pour ce qu'on appelle les coûts fixes et les frais généraux...

M. LeClair: C'est une autre...

M. Benjamin:... ce qui vous amène à un rendement total moyen d'environ 39 p. 100.

Le vice-président: Je crois que ce sont des éléments que vous pourrez clarifier dans votre présentation écrite et à votre prochaine visite.

J'ai deux annonces à faire. La période des questions est maintenant terminée. Je suis heureux d'annoncer qu'à partir de maintenant la cafétéria du cinquième étage de l'Edifice central sera ouverte lorsque le Comité siègera ici.

L'autre annonce que j'ai à faire, c'est qu'immédiatement après que cette pièce sera libérée, le Comité directeur siègera pour décider de son itinéraire dans d'autres parties du Canada.

J'aimerais remercier les témoins qui se sont présentés ici. Nous nous réunirons de nouveau à 14h00 aujourd'hui. La séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation du président. Merci beaucoup.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Mesdames, messieurs, nos témoins cet après-midi représentent le Canadien Pacifique. Nous entendrons M. F.S. Burbidge, président et chef de la direction; M. W.W.

[Texte]

W. W. Stinson, the President; and Mr. J. P. T. Clough, Vice-President, Finance and Accounting. You just may find this afternoon, Mr. Clough, that you have a majority of the questions to answer, if I can judge by this morning's session.

• 1410

I welcome you, on behalf of the committee, to our session this afternoon. I would ask if you have a brief opening statement to make. I would just remind you we have your brief, and we have decided that we will not have the brief read into the record, but will simply append it to the proceedings. So if you have a summary you would like to make as an opening statement, or if you have something different you would like to say as an opening statement, please proceed.

Mr. F. S. Burbidge (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian Pacific, Limited): Thank you very much, Mr. Chairman. Let me first say we appreciate very much the chance to appear before your committee and discuss with you this most important bill. We do have a submission that has been filed with you. We thought perhaps in the interests of time that, rather than read it, I might just take you very briefly through the highlights of it. I have here a foreshortened version of it which I would suggest I might read. It would take me five or six minutes, but I think it would leave you with the highlights of the main submission. Then we could proceed in whatever manner you wish.

By way of introduction, let me say that Canadian Pacific supports the thrust of this legislation, despite some provisions on which it has comment. It is a bill that is necessary, particularly because the losses resulting from the movement of export grain are beyond the financial capability of the railways to sustain, and still be able to provide economic, efficient, and adequate rail transportation for the overall Canadian economy.

The present bill is a response to this reality. It is a necessary bill, but it contains certain provisions on which Canadian Pacific wishes to comment. These include the question of whether the provisions which would make special adjustment payments to Canadian National are appropriate; the question of whether the level of payments of the railways is sufficient; and the question of the power to withhold payments with a view to controlling railway investment.

I will take the first point, the C.N. adjustment. The combined effect of Clauses 44 and 56 causes serious concern. One of the principles contained in the first of these clauses is that of port parity from Canadian National origins for the purpose of establishing rates for grain. We have no real quarrel with this. However, Clause 56 provides for special compensation to Canadian National which, after the 1983-1984 crop year, is open ended.

[Traduction]

Stinson, président, et M. J.P.T. Clough, vice-président, finances et comptabilité. Si j'en juge par la séance de ce matin, c'est vous, monsieur Clough, qui aurez à répondre à la plupart des questions.

Je vous souhaite la bienvenue, au nom du comité, à notre séance de cet après-midi. Je vous demanderai d'abord si vous avez une brève déclaration préliminaire à faire. Je vous rappelle en passant que nous avons votre mémoire en main et que nous avons décidé de ne pas l'enregistrer, mais de simplement l'annexer au compte rendu. Donc, si vous voulez nous faire un résumé en guise de déclaration préliminaire, ou si vous avez des éléments nouveaux à nous apporter, la parole est à vous.

M. F.S. Burbidge (président et chef de la direction, Canadien Pacifique Limitée): Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi d'abord de dire que nous apprécions grandement la chance qui nous est offerte de témoigner devant votre comité et de pouvoir nous entretenir avec vous de ce projet de loi très important. Nous avons effectivement préparé un mémoire qui vous a été présenté. Afin d'épargner du temps, nous avons pensé qu'il serait peut-être préférable de ne pas le lire au complet mais d'en faire ressortir très brièvement les grandes lignes. J'ai ici une version abrégée dont je pourrais donner lecture, si vous le permettez. Cela prendra cinq ou six minutes, et je crois que cette lecture vous soulignera les principaux points de notre mémoire. Par la suite, nous pourrions continuer de la façon qu'il vous plaira.

En guise d'introduction, je tiens à dire que le Canadien Pacifique appuie le projet de loi, malgré certaines dispositions sur lesquelles la compagnie a quelques commentaires à formuler. Ce projet de loi est nécessaire, en particulier parce que les compagnies ferroviaires ne peuvent continuer à offrir à l'économie canadienne dans son ensemble un service de transport ferroviaire économique, efficace et adéquat tout en devant essuyer les pertes que leur occasionne le transport des grains d'exportation, pertes qui sont devenues trop lourdes pour elles.

Le projet de loi actuel est une réponse à cette réalité. Il est nécessaire, mais il contient certaines dispositions sur lesquelles le Canadien Pacifique aimerait formuler quelques commentaires. Il s'agit entre autres questions, de déterminer si les dispositions prévoyant des indemnités spéciales au Canadien National sont justifiées si le montant des versements aux compagnies ferroviaires est suffisant; une autre question à débattre est celle du pouvoir de retenir les versements aux compagnies ferroviaires dans le but de contrôler les investissements de ces dernières.

Je commencerai par le premier point, l'indemnité CN. L'effet combiné des articles 44 et 56 nous préoccupe grandement. Un des principes contenus dans le premier de ces deux articles est que l'égalité des distances aux ports à partir des points d'origine pour le Canadien National sert à l'établissement des taux de transport du grain. Nous n'avons vraiment rien contre cela. Toutefois, l'article 56 prévoit une compensa-

[Text]

Clause 56 will have the effect of decreasing the revenue levels that would otherwise be earned by CP Rail under the tariff provisions of the bill, since special payments beyond the rate structure provided for in the bill are to be granted to Canadian National. As written, Clause 56 could offset the inherent advantages that CP Rail has over Canadian National in the carriage of grain. Unlimited compensation paid off the top could haemorrhage if not controlled. Canadian Pacific submits that any such payments should never exceed the \$14 million figure stipulated for the 1983-1984 crop year. The imposition of this limit would tend to encourage the development of efficiencies, and avoid fostering a cost-plus environment.

Now I will speak on the question of adequacy. The costs of moving statutory grain have been the subject of exhaustive study in the last decade. In 1975, Carl M. Snavely was appointed a commissioner by the federal government to study grain transportation costs. In 1978, and again in 1981, Snavely, King and Associates were commissioned by Transport Canada to update and refine their original study results. Even so, Bill C-155 does not provide the level of revenues that Snavely's studies found would be necessary to recompense the railways for the movement of statutory grain. In fact, the legislation will produce less than four-fifths of the additional revenues the Snavely study showed were needed for CP Rail. So our present appreciation of the bill is that it will produce a grain rate that will be found to be very much on the low side when compared to a truly compensatory range of rates. In the short term this may not give rise to unmanageable problems. In the longer term it could become a matter of serious concern.

• 1415

On the question of railway investment, the combination of subclauses 29(2) and 55(2) and 55(3) in Bill C-155 have the effect of requiring the Canadian Transport Commission to monitor railway programs for the maintenance of grain-dependent branchlines and the provision of capital investment for the movement of grain traffic, with the Minister of Transport being given authority to withhold some or all of the current government payments for the movement of grain if, in his opinion, these expenditures are inadequate. Canadian Pacific urges the committee to review the rationale behind these subclauses and recommends that they be deleted. It is fundamental to emphasize that payments to the railways provided in the legislation should not be viewed as a flow-through of government funds into railway capital projects. They are payments to reimburse the railways for the carriage of grain, for work done, and they will therefore cover a variety

[Translation]

tion spéciale au Canadien National dont le montant, après la campagne agricole 1983-1984, n'est pas encore fixé.

L'article 56 aura l'effet en vertu de la tarification prévue dans le projet de loi, de diminuer les niveaux de revenus que CP Rail enregistrerait autrement puisque des versements spéciaux au-delà de la structure des taux prévus par le projet de loi seront accordés au Canadien National. Tel qu'il est formulé, l'article 56 pourrait annuler les avantages inhérents que possède CP Rail sur le Canadien National dans le transport du grain. Un montant d'indemnité illimité au-delà d'un certain maximum pourrait prendre des proportions considérables en l'absence de contrôle. Le Canadien Pacifique estime que de tels versements ne devraient jamais dépasser le chiffre de 14 millions de dollars prévu pour la campagne agricole 1983-1984. L'imposition de cette limite aurait tendance à favoriser l'efficacité et à empêcher le maintien d'une situation où les prix de revient sont supérieurs à ce qu'ils devraient être.

Je passe maintenant à la question de la suffisance des montants des versements accordés aux compagnies ferroviaires. Les coûts de transport des grains visés par la réglementation ont fait l'objet de nombreuses études au cours de la dernière décennie. En 1975, le gouvernement fédéral nommait au poste de commissaire, M. Carl M. Snavely et le chargeait d'analyser les coûts de transport du grain. En 1978, et encore en 1981, *Snavely, King & Associates* étaient mandatés par Transports Canada pour la mise à jour et le raffinement des résultats de leur première étude. Encore là, le projet de loi C-155 ne génère pas le niveau de revenus que les études de Snavely jugeaient nécessaires pour rétribuer les compagnies ferroviaires pour le transport des grains visés par la réglementation. En fait, la loi, si elle est votée, produira moins des quatre cinquièmes des revenus supplémentaires qui, d'après les études de Snavely, sont nécessaires à CP Rail. Par conséquent, nous estimons actuellement que le projet de loi conduira à l'établissement d'un taux de transport du grain qui s'avérera sûrement au bas d'une échelle de taux vraiment compensateurs. A court terme, cela peut ne pas donner lieu à des problèmes insolubles. À long terme, cela pourrait devenir un projet de préoccupation grave.

Au sujet de l'investissement ferroviaire, la combinaison des paragraphes 29(2), 55(2), et 55(3) dans le projet de Loi C-155 a pour effet de confier à la Commission canadienne des transports la tâche de suivre l'exécution par les compagnies de chemins de fer et leurs programmes d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et l'investissement en capital pour le mouvement du grain, le ministre des Transports se voyant confier le pouvoir de retenir en entier ou en partie les paiements courants du gouvernement pour le mouvement du grain si, à son avis, ces dépenses sont insuffisantes. Le Canadien Pacifique demande instamment au comité d'examiner la rationalité de ces paragraphes et recommande qu'ils soient supprimés. Il est essentiel de souligner que les paiements aux chemins de fer en vertu de la loi ne devraient pas être considérés comme un apport de fonds gouvernementaux aux projets d'immobilisations des chemins de fer. Ce sont

[Texte]

of costs such as crew wages, fuel and the maintenance of plant and equipment.

The fact is that if the revenue shortfall now incurred by the railways is eliminated, then their financial situation will improve to the point where the money necessary to maintain and expand the rail plan will be available. In the case of Canadian Pacific, such funds come from earnings and from external financing. As an investor-owned enterprise, Canadian Pacific depends for external financing on the confidence shown by the financial community and the viability of its railway enterprise and this, in turn, depends upon the manner and extent to which Canadian Pacific Railway is compensated. Any legislative provision that some part of the compensation for the grain movements may be withheld, based on the commission's determination of the appropriateness of railway investment, will affect adversely the confidence the financial community has in Canadian Pacific.

Canadian Pacific submits that the real test of whether there has been an adequate investment is whether or not all traffic is moved on a current basis. There are now provisions in the Railway Act, Sections 262 and 265, which are applicable to both railways and which are designed to ensure that the railways provide adequate and suitable accommodation for the carrying and delivering of traffic for which proper compensation is received. The Canadian Transport Commission is given full authority under the Railway Act to order the provision of plant and equipment where the traffic is not being moved adequately.

It is the position of the Canadian Pacific that subclauses 29(2) and 55(2) and 55(3) are unnecessary and should be deleted from the legislation. It must be understood that Canadian Pacific would have no objection to the provision for a holdback of payments in subclause 21(2) because it would be made in respect of a failure to perform the obligation to transport grain. The objection is to a holdback of payments based on the fact that the minister may not agree with the way in which CP Rail has spent or proposes to spend money for capital improvements. Canadian Pacific submits there is no other private firm whose investments are similarly directed by the Government of Canada and feels that to include this provision in the bill would be a very backward step.

Mr. Chairman, I think that represents a summary of our statement to the committee and we would be quite happy to respond to any questions the members of the committee may have.

[Traduction]

des paiements visant à rembourser les chemins de fer pour le transport du grain, pour du travail qui a été fait et ils couvriront, par conséquent, divers coûts comme les salaires du personnel roulant, le carburant et l'entretien des installations et de l'équipement.

Le fait est que si le manque à gagner que connaissent actuellement les chemins de fer est éliminé, leur situation financière s'améliorera au point qu'ils disposeront de l'argent nécessaire pour maintenir et étendre le plan ferroviaire. Dans le cas du Canadien Pacifique, de tels fonds proviennent des gains et du financement extérieur. A titre d'entreprise appartenant à des investisseurs, le Canadien Pacifique doit compter pour le financement extérieur sur la confiance que lui accordent les milieux financiers et sur la rentabilité de son entreprise ferroviaire et, par ailleurs, tout cela dépend de la manière et de la mesure suivant lesquelles les chemins de fer du Canadien Pacifique reçoivent une compensation. Toute disposition législative visant à ce qu'une certaine partie de la compensation pour les mouvements du grain soit retenue, sur la base du jugement de la Commission sur la pertinence d'un investissement ferroviaire, aura un effet nocif sur la confiance que les milieux financiers accordent au Canadien Pacifique.

Le Canadien Pacifique soutient que la façon de déterminer véritablement si l'investissement est suffisant est de voir si tout le trafic est transporté de façon courante. Il y a actuellement des dispositions dans la Loi sur les chemins de fer, les articles 262 et 265, qui s'appliquent aux deux compagnies de chemins de fer et qui sont conçues pour voir à ce que les compagnies de chemins de fer offrent des installations suffisantes et convenables pour le transport et la livraison des marchandises et des effets pour lesquels elles reçoivent une compensation appropriée. La Loi sur les chemins de fer donne l'entière autorité à la Commission canadienne des Transports pour donner la fourniture de l'installation et de l'équipement lorsque les marchandises et les effets ne sont pas transportés de façon adéquate.

Le Canadien Pacifique considère que les paragraphes 29(2), 55(2) et 55(3) ne sont pas nécessaires et devraient être supprimés du projet de loi. Il faut comprendre que le Canadien Pacifique ne s'opposera pas à la disposition d'une retenue des paiements du paragraphe 21(2), parce que cette retenue sera faite à la suite du défaut de respecter l'obligation de transporter du grain. L'objection a trait à une retenue de paiements fondée sur le fait que le ministre peut ne pas être d'accord avec la manière suivant laquelle CP Rail a dépensé ou se propose de dépenser de l'argent pour améliorer ses immobilisations. Le Canadien Pacifique soutient que chez aucune autre entreprise privée, les investissements ne sont pas dirigés de façon semblable par le gouvernement du Canada et considère qu'inclure cette disposition dans le projet de loi constituerait un grand pas en arrière.

Monsieur le président, je pense que cela représente un résumé de notre mémoire au comité et nous serions heureux de répondre aux questions des membres du comité.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Burbidge. We will start our questioning this afternoon with Mr. Mazankowski. You have 15 minutes, Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Burbidge, like the CNR you attempt to make the case that the bill before us which we are considering will not provide adequate compensation to the railways for the carriage of grain. CPR is in a bit of a unique position in that it is one of the principals that entered into the Crowsnest Pass freight rate agreement, an agreement that your company did not enter into reluctantly.

• 1420

I think that it is fair, that it has been of great benefit to the railroads, to your railroad. It was an agreement that was signed in perpetuity. Do you not believe that your company has an ongoing and continuing, historical and legal responsibility to provide a low rate for the movement of grain?

It would seem to me that under the provisions of this bill your company is going to be relieved of an ongoing obligation that was signed in 1897, an agreement that was to carry into perpetuity. Do you not think that you have some ongoing, continuing, historical and legal obligation?

Mr. Burbidge: I guess, Mr. Mazankowski, that the quick answer to that is, no.

I guess everybody here is familiar, and we put it in the fuller statement, about the situation that arose in 1925, when in fact the agreement had become unmanageable. The situation was that the agreement had applied only to the—no, it was more than to the CPR, Mr. Benjamin. It was to the entire country. There had been created a situation in which, if the agreement had been enforced at that time, there would have been a level of rates for grain and flour moving to the east, and some westbound commodities, that would have been on a much lower basis than would have applied elsewhere. The situation had become—well, it was described in those days as chaotic.

Parliament enacted what has become the Crowsnest Pass statutory level of rates, which adopted the level of the 1897 agreement on grain and flour moving to Thunder Bay. So at that stage, the entire situation was changed and the thing became statutory. It was applied to all railways from all points in western Canada moving easterly to Thunder Bay.

We do not feel that we have any continuing obligations arising out of that agreement. The agreement was effectively brought to an end in 1925.

Mr. Mazankowski: Well, I think there would be some that would differ with you on that point. The fact of the matter is that you are being treated, I would think, to a very generous freight rate regime under the provisions of this bill, and in your

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Burbidge. Nous commencerons notre interrogatoire cet après-midi avec M. Mazankowski. Vous avez 15 minutes, monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Burbidge, comme le CN, vous essayez d'établir que le projet de loi que nous étudions actuellement ne prévoit pas une compensation suffisante aux compagnies de chemins de fer pour le transport du grain. Le CP est un peu dans une position particulière dans la mesure où il est l'une des parties à l'accord des tarifs de fret du Pas du Nid-de-Corbeau, accord auquel votre compagnie n'a pas souscrit avec réserve.

Je crois que cela est juste, que cela a grandement profité aux compagnies ferroviaires, à votre compagnie ferroviaire. Il s'agissait d'une convention qui a été signée à perpétuité. Ne croyez-vous pas que votre entreprise a une responsabilité juridique, historique, continue et définitive d'offrir un taux modéré pour le transport du grain?

Je serais porté à croire qu'en vertu des dispositions de ce projet de loi, votre entreprise se verra déchargée d'une obligation perpétuelle qu'elle a signée en 1897, d'une convention qui devait être valable à perpétuité. Ne croyez-vous pas que vous êtes liés par une obligation juridique, historique, continue et définitive?

M. Burbidge: Pour répondre brièvement à cette question, M. Mazankowski, je crois que la réponse est «non».

J'imagine que tout le monde ici présent est au courant, et nous l'avons mentionné dans la déclaration officielle, de la situation qui a résulté en 1925 lorsque la convention est devenue impossible à appliquer. La situation, c'était que la convention ne visait que le... non elle visait plus que le CP, M. Benjamin. Elle s'appliquait au pays tout entier. On en était arrivé à une situation où si la convention avait été appliquée à l'époque, il y aurait eu certains tarifs pour le grain et la farine à destination de l'Est, et pour certains produits à destination de l'Ouest, qui auraient été de beaucoup inférieurs aux tarifs qui auraient eu cours ailleurs. La situation était devenue... enfin, à l'époque, on la qualifiait de chaotique.

Le Parlement a adopté ce qui est devenu le tarif des taux statutaires de la Passe du Nid-de-Corbeau, qui établissait le tarif de l'entente de 1897 sur le grain et la farine à destination de Thunder Bay. À ce moment-là, la situation a été complètement modifiée, et ça devenait une loi. Elle s'appliquait à toutes les compagnies ferroviaires qui faisaient le trajet entre une localité quelconque de l'Oxxs l'Ouest canadien et Thunder Bay vers l'est.

Nous n'estimons pas être toujours liés par des obligations découlant de cette convention. La convention a effectivement pris fin en 1925.

M. Mazankowski: Eh bien! Je crois que certaines personnes ne seraient pas d'accord avec vous sur ce point. La réalité, c'est qu'on vous offre ce qui me semble être une structure tarifaire très généreuse en vertu des dispositions de ce projet de loi, et

[Texte]

submission you are complaining over the fact that it is not adequate compensation.

Perhaps we can get down to some of the specifics. Where is it inadequate? Is it inadequate with respect to the allocation of your variable costs? Specifically, are you satisfied with the CTC's formula of 18% cost of capital for the period 1983-84? If not, why not?

Is grain a more risky commodity than general traffic? Because I assume—we learned today that the level of risk is a component that has to be taken into account when you are calculating your cost of capital. Is the 18% cost of capital figure adequate or do you think that it is too low?

Mr. Burbidge: I guess you have now asked about 10 questions, and I think perhaps what I should start off by saying is that it is important to recognize that there is general agreement by shippers, railways, and everybody as to a very, very broad level of the elements of cost in the costing of grain. It is important to recognize that. I do not think any subject has been studied more intensively in Canada than railway costing. So that is point number one.

Point number two is, what we are saying is that if you start with the Snively level of costing for the adequate recompense of Canadian Pacific in the movement of grain, we end up with about four-fifths of that under this bill. The major elements where the difference occurs are in the level of the cost of money and in the level of the contribution to constant cost, and some other elements that are of lesser significance.

Mr. Mazankowski: Okay. Let us dwell on those two points. I am sorry to rush you, Mr. Burbidge, but we are limited to time.

The 18% formula that has been established by the CTC for 1983-84—you are saying that that is inadequate. What level would you ...

Mr. Burbidge: The level of—the 18% is the figure that you are using for cost of money.

Mr. Mazankowski: That is right. You are saying that that is inadequate.

Mr. Burbidge: We are saying that that is lower than Snively would have recommended. The trouble with ...

Mr. Mazankowski: But Snively was doing this back in 1980.

Mr. Burbidge: Well then, that is one of the difficulties, Mr. Mazankowski. We move back and forth from year to year, and of course there is a different cost of money figure calculated for each year.

Perhaps I could get Paul Clough to help you out with that by taking a base year so that we all understand exactly what it is when we say 18% or 25% or whatever.

[Traduction]

dans votre présentation, vous vous plaignez du fait qu'il s'agit d'une compensation inadéquate.

Peut-être pourrions-nous être plus précis. En quoi est-elle inadéquate? Serait-ce par rapport à la répartition de vos coûts variable? De façon précise, êtes-vous satisfaits de la formule de la CCT, soit 18% pour ce qui est du coût du capital pour la période 1983-1984? Sinon, pourquoi pas?

Le grain est-il un produit dont le transport présente plus de risques que le transport des marchandises en général? Car je présume ... nous avons appris aujourd'hui que le niveau des risques est une composante dont il faut tenir compte lorsque vous calculez votre coût du capital. Le chiffre de 18% en ce qui concerne le coût du capital vous semble-t-il adéquat ou croyez-vous que ce pourcentage est trop bas?

M. Burbidge: Je crois que vous venez de poser environ une dizaine de questions, et il me semble que je devrais peut-être commencer en disant qu'il importe de reconnaître que les expéditeurs, les compagnies ferroviaires, en fait, toute le monde s'entend généralement, sur un plan très très large, quant aux éléments du coût dans une estimation du prix de revient du grain. Il importe de se rendre compte de cela. Je crois qu'aucun sujet n'a été étudié plus à fond au Canada que les prix de revient des compagnies ferroviaires. Voilà le premier point.

Comme deuxième point, ce que nous disons c'est que si vous prenez d'abord les prix de revient établis par Snively relativement à la compensation du Canadien Pacifique pour le transport du grain, nous arrivons environ aux quatre-cinquièmes de ce qui est prévu dans ce projet de loi. Les principales différences ont trait au niveau du coût de l'argent, au niveau des contributions aux coûts constants et à d'autres éléments moins importants.

M. Mazankowski: D'accord. Arrêtons-nous sur ces deux points. Je suis désolé de devoir vous bousculer mais nous sommes pressés par le temps.

La formule du 18% qui a été établie par la CCT pour 1983-1984 ... vous dites que cela est inadéquat. Quel pourcentage est-ce que vous ...

M. Burbidge: Le pourcentage de ... le 18% est le chiffre que vous utilisez en ce qui concerne le coût du capital.

M. Mazankowski: C'est exact. Vous dites que cela est inadéquat.

M. Burbidge: Nous disons que cela est inférieur à ce que Snively aurait recommandé. Le problème avec ...

M. Mazankowski: Mais Snively a fait cela en 1980.

M. Burbidge: Eh bien! Voilà l'un des problèmes, M. Mazankowski. Nous passons sans cesse d'une année à une autre, et naturellement, le coût du capital varie selon l'année en cause.

Je pourrais peut-être demander à Paul Clough ie vous aider à ce sujet en prenant une année de référence afin que nous puissions tous comprendre de quoi il s'agit précisément lorsque

[Text]

[Translation]

nous mentionnons 18% ou 25% ou un autre pourcentage encore.

• 1425

Mr. J.P.T. Clough (Vice-President, Finance and Accounting, Canadian Pacific): Your question is, do we think the 18% is too low? You know it is plainly too low. That is a pre-tax cost of money figure and when you look in the markets today, where long Canadas are trading say at 12%, where our own cost of debt would be detectably higher on a long term basis, just debt alone you are talking 13% say. You plainly have, for the equity portion of the capital, some significant risk premium and just premium, because equity is different from debt. Demonstrably, the 18% is too low. Our submission to the CTC was just over 31% for a comparable period.

Now, you had a number of other questions.

Mr. Mazankowski: No, I . . .

Mr. Clough: I may have lost them.

Mr. Mazankowski: There are a number of components I guess that are taken into consideration in arriving at that figure. One of them has to do with the relative risk in the movement of the commodity. Are you saying that grain is a more risky commodity to move than other general traffic? Or would you say it is on a par with other traffic?

Mr. Clough: With grain itself there is a severe possibility of volume fluctuations, because of crop conditions changing or because of market conditions changing. So I think it shares the riskiness of volume variability that all our elements of traffic would share. Then, in addition, in the provisions of this bill there is the possibility of holdbacks for non-performance. These are sort of in a loop, but that would add to the perceived riskiness of the traffic.

Mr. Mazankowski: That could be a very interesting debate, and I would certainly like to enter into a debate with you, but we are restricted for time.

Mr. Burbidge, you mentioned the provisions of Sections 262 and 265. Are you saying that under the provisions of this bill it becomes obviously clear that if this is passed into law the provisions of Sections 262, 263, 264 and 265 will apply and will compel you to provide the necessary plant and equipment to discharge the movement of grain?

Mr. Burbidge: Yes, we are saying . . .

Mr. Mazankowski: Where does it say that? What is new about C-155 that we have not had before in the Railway Act?

Mr. Burbidge: The effect of what we are saying is that, yes, Sections 262 and 265 will apply, because grain will become compensatory. The only place it has been indicated so far that those sections do not apply is where, in fact, up to now grain has been non-compensatory.

Mr. Mazankowski: I see.

M. J.P.T. Clough (vice-président, Finance et comptabilité, Canadien Pacifique): Vous demandez si nous pensons que 18% est un pourcentage trop bas? Vous savez que c'est manifestement trop bas. Ce chiffre représente le prix de l'argent avant impôt, alors que les obligations du Canada à long terme sont transigées à 12%, disons, que notre propre coût du passif serait sensiblement plus élevé à long terme, seulement pour le passif, cela s'élève à 13%, disons. Quant au capital de risque, il y a tout simplement une prime de risque considérable et une prime tout court, parce que le capital de risque diffère du passif. De toute évidence, le pourcentage de 18% est trop bas. Nous avons proposé un peu plus de 31% à la CCT pour une période comparable.

Bon, vous aviez un certain nombre d'autres questions.

M. Mazankowski: Non, je . . .

M. Clough: Je les ai peut-être perdues.

M. Mazankowski: J'imagine que l'on tient compte d'un certain nombre d'éléments pour en arriver à ce chiffre. L'un d'entre eux se rapporte au risque relatif au transport de la marchandise. Affirmez-vous qu'il est plus risqué de transporter du grain que les marchandises en général? Ou diriez-vous qu'il est comparable aux autres marchandises?

M. Clough: En ce qui concerne le grain en soi, il y a de graves risques de fluctuation du volume parce que les conditions de récolte et celles du marché sont changeantes. Je pense donc que le grain présente les mêmes risques de variabilité de volume que toutes les autres marchandises. De plus, les dispositions de ce projet de loi prévoient la possibilité de retenues en cas de non exécution. Elles sont pour le moment incertaines, mais cela augmenterait la nature risquée du transport de ces marchandises.

M. Mazankowski: Ce serait probablement une discussion intéressante et j'aimerais certainement en débattre avec vous, mais nous sommes limités par le temps.

M. Burbidge, vous avez mentionné les dispositions des articles 262 et 265. Affirmez-vous qu'en vertu des dispositions de ce projet de loi, il est clair que s'il est adopté, les articles 262, 263, 264 et 265 seront applicables et vous obligeront à fournir l'usine et le matériel nécessaires au transport du grain?

M. Burbidge: Oui, nous affirmons . . .

M. Mazankowski: Où est-ce indiqué? Qu'y a-t-il de nouveau au sujet du projet de loi C-155 que l'on ne retrouvait pas avant dans la Loi sur les chemins de fer?

M. Burbidge: Ce que nous disons, c'est que, oui, les articles 262 et 265 seront applicables parce que le grain deviendra compensatoire. Jusqu'à maintenant, le seul endroit où il est indiqué que ces articles ne sont pas applicables est lorsque le grain a été non compensatoire.

M. Mazankowski: Je vois.

[Texte]

Mr. Burbidge: But grain will become compensatory under this bill, and it is important to make the distinction that we are trying to make, that while grain is compensatory we are saying that the net effect of the bill will be to bring us only to four-fifths of the level Snively said was required for the total reimbursement of the railway.

Mr. Mazankowski: Does that mean you will be obligated to provide hopper cars?

Mr. Burbidge: Yes.

Mr. Mazankowski: Oh. I think there was a suggestion made this morning that such was not necessarily the case. In other words, if this bill is passed . . .

Mr. Burbidge: I guess the answer, Mr. Mazankowski, is yes, within reason. It would not require us to provide hopper cars if somebody said they wanted to move an unbelievable quantity of grain in a short period of time.

Mr. Mazankowski: Oh, no. We are talking about the spirit of that particular clause . . .

Mr. Burbidge: Yes, okay.

Mr. Mazankowski: —because heretofore it has not been the case.

Mr. Burbidge: That is right.

Mr. Mazankowski: We can expect, if this bill is passed, it will not be necessary then for the government or the provinces or the producers to provide the necessary vehicle to move the grain?

Mr. Burbidge: Except that part of the whole settlement is that the government is intending to continue to provide hopper cars for a number of years.

Mr. Mazankowski: Oh, so then the government has to provide hopper cars to move the grain.

Mr. Burbidge: But what I am trying to say is that there is an arrangement under which . . .

Mr. Mazankowski: Maybe yes or maybe no.

Mr. Burbidge: No. But that we are trying to . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, let Mr. Burbidge finish.

Mr. Burbidge: Part of the arrangement is that the government continue . . . It now has an order out and it will put out, I have forgotten whether it is one or two more orders, and with that contribution then the obligation will pass to the railways.

Mr. Mazankowski: Okay. Can I just turn to constant costs briefly? I think that is another point you made, that you felt you were not fairly served. What level of constant cost do you believe is appropriate in your particular case?

[Traduction]

M. Burbidge: Mais le grain deviendra compensatoire en vertu de ce projet de loi, et il est important de faire la distinction que nous essayons de faire, c'est-à-dire que même si le grain est compensatoire, le projet de loi aura pour conséquence de nous amener seulement aux quatre cinquièmes de ce que Snively considèrerait comme nécessaire pour le remboursement total du chemin de fer.

M. Mazankowski: Est-ce que cela signifie que vous serez obligés de fournir des wagons-trémies?

M. Burbidge: Oui.

M. Mazankowski: Oh! Je crois que l'on a suggéré ce matin que ce n'était pas nécessairement le cas. En d'autres termes, si ce projet de loi est adopté . . .

M. Burbidge: Je suppose que la réponse, M. Mazankowski, est «oui», de façon raisonnable. Cela ne nous obligerait pas à fournir des wagons-trémies si quelqu'un voulait transporter une quantité incroyable de grain durant une période de temps assez courte.

M. Mazankowski: Oh! non. Nous parlons de l'esprit de cette clause en particulier . . .

M. Burbidge: Oui, ça va.

M. Mazankowski: . . . parce que jusqu'ici, cela n'a pas été le cas.

M. Burbidge: C'est exact.

M. Mazankowski: Si ce projet de loi est adopté, nous pouvons nous attendre à ce que ni le gouvernement, ne les provinces, ne les producteurs ne doivent fournir le véhicule nécessaire pour transporter le grain?

M. Burbidge: Sauf qu'un élément du règlement est que le gouvernement a l'intention de continuer à fournir des wagons-trémies pour un certain nombre d'années.

M. Mazankowski: Oh! le gouvernement est donc obligé de fournir des wagons-trémies pour transporter le grain?

M. Burbidge: mais ce que j'essaie de dire c'est qu'il y a un arrangement en vertu duquel . . .

M. Mazankowski: Peut-être que oui, peut-être que non.

M. Burbidge: Non. Mais ce que nous essayons de . . .

Le président: M. Mazankowski, laissez terminer M. Burbidge.

M. Burbidge: L'arrangement prévoit notamment que le gouvernement continue . . . Il a déjà fait une commande et il en fera, j'ai oublié si c'était une ou deux autres commandes, et avec cette contribution, l'obligation passera alors aux chemins de fer.

M. Mazankowski: D'accord. Puis-je maintenant traiter brièvement des frais fixes? Je crois que vous avez aussi soulevé cette question, que vous croyez ne pas être traités de façon équitable. Quel niveau de frais fixes vous semblerait approprié dans votre cas?

• 1430

Mr. Burbidge: I am going to use my expert.

M. Burbidge: Je vais demander l'aide de mon expert.

[Text]

Mr. Clough: The general contribution, Mr. Mazankowski, on traffic other than grain is a shade over 30%.

Mr. Mazankowski: Everything other than grain.

Mr. Clough: Other than grain, yes.

Mr. Mazankowski: Could you break that down a little more? You have your various freight categories. Could you give the committee some idea of the contribution to constant cost that other categories of freight are providing to your railway company?

Mr. Clough: No, I do not carry those in my head.

Mr. Mazankowski: That is rather strange. Could you provide that information? Because I think it bears a fair relationship. We heard this morning that while grain constituted something like 18% to 20% of the total volume hauled or traffic discharged by CNR, they felt that a fair contribution to constant cost would be in the order of 35%.

Mr. Clough: Those are rather different numbers, are they not? The 35%, I am not sure what they are talking about. The figure I am speaking of, 30%, is not that it would contribute 30% of the constant cost of the railway, but that it would contribute on a basis of 30% of the variables.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Clough: You are talking an entirely different base.

Mr. Mazankowski: In this bill, the constant costs—the percentage of constant costs—are frozen by statute from 1986 and 1987 and 15 years beyond that.

Mr. Clough: They escalate slowly to the . . .

Mr. Mazankowski: After 1986-1987, they achieve the 20% level. Correct?

Mr. Clough: Right.

Mr. Mazankowski: And they are frozen at that for the next 15 years.

Mr. Burbidge: Of volume-related. Of the volume-related.

Mr. Mazankowski: Of the volume-related.

Mr. Burbidge: Which is another way that the whole issue can become complicated, because there is no contribution to constant cost on the line-related.

Mr. Mazankowski: In other words, that figure in aggregate terms could change as your volume-related costs change. Is that correct?

Mr. Burbidge: Yes, of course—in aggregate terms.

[Translation]

M. Clough: Monsieur Mazankowski, la contribution générale à l'égard du trafic des produits autres que le grain s'élève à un peu plus de 30 p. 100.

M. Mazankowski: Pour tous les biens autres que le grain.

M. Clough: Oui, les biens autres que le grain.

M. Mazankowski: Pourriez-vous donner un peu plus de détails à ce sujet? Il existe diverses catégories de fret. Pourriez-vous donner au Comité une estimation générale de la contribution applicable aux frais fixes qui est versée à votre compagnie de chemin de fer pour d'autres catégories de fret?

M. Clough: Non, ces renseignements ne me viennent pas à l'esprit.

M. Mazankowski: C'est plutôt étrange. Pourriez-vous nous fournir ces renseignements? Selon moi, ces points sont intimement liés. Ce matin, les représentants du CN nous ont dit que, même si le grain représentait environ 18 à 20 p. 100 du volume total transporté ou du fret déchargé par leur compagnie, ils pensaient qu'un taux de 35 p. 100 environ constituerait une contribution raisonnable aux frais fixes.

M. Clough: Ces chiffres sont très éloignés l'un de l'autre n'est-ce pas? Quant à ce taux de 35 p. 100, je ne sais pas exactement de quoi ils veulent parler. Lorsque je fais état d'un taux de 30 p. 100, je ne parle pas d'une contribution de 30 p. 100 aux frais fixes de la compagnie de chemin de fer, mais plutôt d'une contribution fondée sur 30 p. 100 des coûts variables.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Clough: Vous faites état d'une base de calcul tout à fait différente.

M. Mazankowski: En vertu de ce projet de loi, les coûts fixes, c'est-à-dire le pourcentage des frais fixes, seraient effectivement gelés pendant 15 ans, à compter de la campagne 1986-1987.

M. Clough: Ils augmentent petit à petit jusqu'en . . .

M. Mazankowski: Après la campagne 1986-1987, ils atteindront 20 p. 100. Ais-je raison?

M. Clough: Vous avez raison.

M. Mazankowski: Et ils seraient ensuite gelés pour les 15 années suivantes.

M. Burbidge: Il s'agit des coûts afférents au volume. Vous parlez des coûts afférents au volume.

M. Mazankowski: Les coûts afférents au volume.

M. Burbidge: C'est un autre facteur qui peut compliquer la situation, étant donné qu'il n'y aurait aucune contribution aux coûts fixes afférents aux lignes.

M. Mazankowski: Autrement dit, ce chiffre global peut changer, de la même manière que les coûts afférents au volume peuvent changer. Est-ce exact?

M. Burbidge: Oui, bien entendu . . . il s'agit d'un chiffre global.

[Texte]

Mr. Mazankowski: This whole bill is based upon periodic review. Am I to take it that that is one area that will not be reviewed? If it is enshrined in statute for that period of time, it is pretty permanent, in my opinion—I would think.

Mr. Clough: That would be my reading of the legislation.

Mr. Mazankowski: Yes. What is your opinion of that? Do you not think that should be open for review as well?

Mr. Clough: Well I must say I had not thought of it, because I looked upon it as enshrined in the legislation. But I do not think I would be concerned if it were reviewed. The 20% level is so low compared with what we would calculate and what has been calculated in the various studies as a reasonable level that my suspicion would be that in the periodic reviews it would increase rather than decrease as the system matures.

Mr. Mazankowski: In other words, be higher than the 20% . . .

Mr. Clough: I think so.

The Vice-Chairman: One minute left.

Mr. Mazankowski: My final question then has to do with deferred maintenance, and we had a discussion about that this morning. Snavelly discovered that in the case of CN, it was deferring about 50% of its normalized maintenance, whereas CP was deferring approximately two-thirds of its normalized maintenance—this is on grain-dependent branch lines—and that these costs of deferred maintenance were considered in arriving at the cost of moving grain, even though the money had not been expended.

An hon. Member: They paid for what they could use.

Mr. Mazankowski: But really the cost was considered. Given the fact that you are now going into a different freight rate regime, and given the fact that many of the branch lines are being rehabilitated to rather gold-plated standards, what can we expect in the future in terms of your company's maintenance of its branch lines? Are we going to have the kind of deferral that continued? That, in theory, should be removed completely, I would suspect.

Mr. W.W. Stinson (President, Canadian Pacific Limited): Under the present regime of the interim payments and based on the provisions of the bill, the maintenance will be done to an adequate level. There will be no deferred maintenance beyond this point. In 1983 we are spending \$43 million out of the interim payments in respect of maintenance on the grain-dependent lines.

• 1435

This is far higher than what we would have ordinarily spent. And we will also be providing to the Canadian Transport Commission a four-year plan for maintenance of those dependent lines over the next four years.

[Traduction]

M. Mazankowski: Tout le projet de loi est fondé sur le principe de révision périodique. Faut-il penser que cette question ne fera pas l'objet d'une révision? Si la loi fixe les taux pour une période de temps aussi longue, cela laisse entendre que les taux seraient établis en permanence, selon moi.

M. Clough: Cela correspond à mon interprétation de la loi.

M. Mazankowski: Oui. Quelle est votre opinion à ce sujet? Ne pensez-vous pas que les taux devraient également être révisés?

M. Clough: En fait, je dois dire que je n'y ai jamais pensé, puisque j'ai présumé que la loi leur donnait un caractère de permanence. Toutefois, je ne serais pas préoccupé s'il était possible de les réviser. Le taux de 20 p. 100 est tellement bas en comparaison du taux que nous pourrions établir et des taux qui ont été tenus pour raisonnables dans diverses études que je verrais, à la suite de révisions périodiques, les taux monter, plutôt que descendre, à mesure que le système serait mieux implanté.

M. Mazankowski: Autrement dit, les taux dépasseraient 20 p. 100.

M. Clough: Je le crois.

Le vice-président: Il vous reste une minute.

M. Mazankowski: J'aurais une dernière question à vous poser, à propos de l'entretien différé. Nous en avons parlé ce matin. M. Snavelly a découvert que le CN reportait à peu près 50 p. 100 de son entretien normalisé, alors que le CP en reportait environ les deux tiers—il s'agit de l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain—et qu'on tenait compte des frais d'entretien différé dans le calcul du coût de transport du grain, même si les sommes affectées à cette fin n'avaient pas été dépensées.

Une voix: Ils ont payé pour ce qu'ils ont pu utiliser.

M. Mazankowski: En vérité, on a tenu compte de ces frais. Étant donné que vous allez bientôt appliquer une nouvelle échelle de taux de fret et qu'un bon nombre de vos embranchements sont actuellement remis en état suivant des normes très strictes, comment votre compagnie va-t-elle entretenir ses lignes à l'avenir? Va-t-elle continuer à reporter l'entretien de ses lignes? En théorie, il faudrait, selon moi, complètement abandonner cette pratique.

M. W.W. Stinson (président du Canadien Pacifique Limitée): Grâce au programme actuel des versements provisoires et aux dispositions du projet de loi, nous serons en mesure de bien entretenir nos lignes. À l'avenir, il ne sera plus question d'entretien différé. Au cours de l'année 1983, nous allons retirer 43 millions de dollars de notre compte de versements provisoires pour faire l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain.

C'est beaucoup plus que ce que nous aurions normalement dépensé. Et, pour les quatre prochaines années, nous fournirons également à la Commission canadienne des transports un plan d'entretien de quatre ans à l'égard des lignes tributaires.

[Text]

Mr. Mazankowski: So that, in total, should reduce the line-related costs and then reduce the freight rate level, I would presume. Is that not correct?

Mr. Stinson: Well, any of those expenditures that would have the effect of doing that would be recognized at the next re-costing period.

Mr. Mazankowski: And that would be monitored by the CTC? Or will you do it on your own generosity?

Mr. Stinson: No. That is part and parcel of the compensation. There is a specific provision in there for what they call "normalized maintenance," and we will be carrying that out.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. You are next, Mr. Benjamin, so you can have all the supplementaries you want for 15 minutes.

Mr. Benjamin: I was hoping I would get an extra one that way from Maz!

Mr. Chairman, supplementary to what Mr. Mazankowski was referring to, did not the branch line subsidies cover depreciation and maintenance? Was that not included in the branch line subsidies? And you did not do the maintenance. Now you want to get paid again and you are bragging about \$43 million you are going to spend. Did the subsidies not include depreciation and maintenance?

Mr. Stinson: I think the subsidies covered the movement of grain off the grain-dependent branch lines.

Mr. Benjamin: Well, you had better look into that a little more because it did include maintenance and depreciation.

Mr. Chairman, may I ask Canadian Pacific—you are supporting the opening up of the Crowsnest Pass statutory grain rates, which in effect opens up the Crow's Nest Pass Agreement.

Mr. Burbidge, you said earlier in your submission that the whole thing became unmanageable by the 1920s, and hence the statute. 1925. Is it not correct the statutes of 1925 relieved Canadian Pacific of Crowsnest Pass rates on a host of other commodities, mainly westbound? That all that was retained was the statutory rate, the Crow rate, on grain and grain products? That a list as long as your arm of other commodities... settlers' effects, farm implements, farm implement parts, fenceposts, barbed wires, you name it—which had been under this Crowsnest Pass Agreement, were removed? And that Canadian Pacific was relieved of a greater portion?

But I saw no indication—and reading the Hansards of the 1920s and other reports, that Canadian Pacific were being relieved of a major part of the Crow rates for other commodi-

[Translation]

M. Mazankowski: Ce qui, au total, je présume, devrait diminuer les coûts variables afférents aux lignes ainsi que le taux du transport. Est-ce que je me trompe?

M. Stinson: Toute dépense qui aurait cet effet serait acceptée au cours de la prochaine période de fixation des coûts.

M. Mazankowski: Et ces dépenses seront-elles surveillées par la C.C.T. ou bien pourra-t-on faire appel à votre générosité?

M. Stinson: Non. Cela fait partie de la compensation. Il y a là une disposition précise qui porte sur ce qu'ils appellent l'«entretien normalisé», et nous sommes chargés de cette tâche.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Vous êtes le suivant, monsieur Benjamin. Vous pourrez donc obtenir toutes les prévisions de dépenses supplémentaires que vous désirez avoir pendant quinze minutes.

M. Benjamin: J'espérais en avoir d'autres de cette façon par M. Mazankowski!

Monsieur le président, pour compléter ce à quoi M. Mazankowski faisait allusion, est-ce que les subventions accordées pour les embranchements n'englobaient pas les frais d'amortissement et d'entretien? Ceux-ci n'étaient-ils pas compris dans ces subventions? Vous n'avez pas effectué les travaux d'entretien. Vous voulez maintenant vous faire payer de nouveau et vous rouspétez au sujet des 43 millions de dollars que vous allez devoir dépenser. Les subventions ne comprenaient-elles pas les frais d'amortissement et d'entretien?

M. Stinson: Je crois qu'elles couvraient les mouvements du grain à partir des embranchements tributaires du transport du grain.

M. Benjamin: Vous feriez mieux d'examiner la question d'un peu plus près, car elles comprenaient effectivement les frais d'entretien et d'amortissement.

Monsieur le président, pourrais-je demander au Canadien Pacifique, vous êtes favorable à ce qu'on revoie les taux statutaires du grain relatifs au Pas du Nid-de-Corbeau, ce qui, en fait, permettrait de rouvrir la convention conclue sous le régime de la Loi du Nid-de-Corbeau.

Monsieur Burbidge, vous avez dit précédemment dans votre exposé qu'on avait perdu tout contrôle de la situation dans les années 20, d'où la Loi de 1925. N'est-il pas exact que la Loi de 1925 a exempté le Canadien Pacifique des taux applicables au Pas du Nid-de-Corbeau à l'égard d'une foule d'autres articles, surtout à l'ouest? Que seul le taux statutaire, le taux applicable au Nid-de-Corbeau, relatif au grain et aux produits dérivés du grain a été conservé? Qu'une liste interminable d'articles autres, comme les effets de colons, les instruments agricoles, les pièces d'instruments agricoles, les poteaux de clôture, les fils barbelés, tout ce qu'on peut imaginer, qui étaient visés par la convention conclue sous le régime de la Loi du Nid-de-Corbeau, a été supprimée? Et que le Canadien Pacifique a été exempté d'une partie plus grande des taux?

D'après les Hansards de 1920 et d'autres rapports, rien n'indique que le Canadien Pacifique a été exempté de la plus grande partie des taux applicables au Nid-de-Corbeau à

[Texte]

ties and goods, relieved of that under the Crow's Nest Pass Act of 1897—I did not hear and have not heard yet anything of Canadian Pacific volunteering to be relieved of benefits that they got under that act in a similar proportion. Do you not think that would be fair? It was part of the agreement. You are relieved of part of your obligations; should not some of the gifts of the public of Canada and British Columbia be returned to them?

Mr. Burbidge: My answer is, no, Mr. Benjamin. I think it is important to remember that what happened in the earlier part of your question was that the Supreme Court had decided in early 1925 that the effect of the agreement was to limit those rates eastbound and westbound to the points in existence on Canadian Pacific in 1897. What that did was create a situation that the country found was totally unworkable. There were people who would, if that agreement had been allowed to continue, would have had the 1897 level of rates and everybody else would have had a totally different one.

Parliament, in its wisdom, decided that of the entire sphere of rates that were encompassed in the agreement it would maintain only the rates on grain and flour moving from westerly points, and then it extended of course to all railways and all points to Thunder Bay.

• 1440

Mr. Benjamin: Well, I guess I was putting out an omission of yours, that the 1925 statute also relieved Canadian Pacific of Crow rates on a host of other goods and commodities.

Mr. Burbidge: Yes, and I think the reason is that the agreement had become totally unworkable, and, quite apart from Canadian Pacific's views on it, the country itself would not have tolerated an exact implementation of that agreement.

Mr. Benjamin: All right. Could you table with the committee a map showing all the lands and mineral rights granted to Canadian Pacific since day one?

Mr. Burbidge: I have no idea whether such a map exists.

Mr. Benjamin: I know somebody who has one. I thought somewhere in the archives of the Canadian Pacific, in their records of every year since the company's beginning, there might be one.

Mr. Burbidge: I have never heard of it.

Mr. Benjamin: Oh, well, I will ask the person I know who has one if he can make a copy and send it to Canadian Pacific.

Since you argue that grain is one-quarter of your workload, and that therefore the company must order one-quarter of its revenues, what about the other side of the coin, then? Would you not agree that we—and you—should consider that one-quarter of your income which comes from grants, gifts, and

[Traduction]

l'égard d'autres articles ou d'autres biens aux termes de la Loi du Nid-de-Corbeau de 1897. Je n'ai pas encore entendu dire que le Canadien Pacifique avait demandé à être exempté, dans une même proportion, des avantages qu'il avait obtenus en vertu de cette loi. Croyez-vous que ce serait juste? Cela faisait partie de la convention. Vous êtes exemptés d'une partie de vos obligations; les Canadiens et les habitants de la Colombie-Britannique ne devraient-ils pas pouvoir se faire remettre une partie de ce qu'ils ont donné?

M. Burbidge: Je vous répondrai par la négative, monsieur Benjamin. À mon avis, il est important de se rappeler, ainsi que vous l'avez mentionné au début de votre question, que la Cour suprême a décidé au début de 1925 que la convention avait pour effet de limiter l'application de ces taux à l'est et à l'ouest des points où passait le Canadien Pacifique en 1897. Cette décision a créé une situation que le pays a jugée totalement irréaliste. Si cette convention était demeurée en vigueur, certaines personnes auraient été assujetties aux taux de 1897, alors que toutes les autres auraient été régies par des taux totalement différents.

Dans sa sagesse, le législateur a décidé que, de tous les taux contenus dans la convention, il ne maintiendrait que ceux s'appliquant au grain et à la farine provenant de l'ouest, lesquels ont évidemment fini par englober tous les chemins de fer et tous les points jusqu'à Thunder Bay.

M. Benjamin: Je voulais faire état d'un point que vous avez omis, c'est-à-dire le fait que la loi de 1925 dispensait également le Canadien Pacifique d'appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau à l'égard d'une foule d'autres biens et produits.

M. Burbidge: Oui, et à mon avis, cela était dû au fait qu'il était devenu tout à fait impossible d'appliquer l'entente. Quelle que soit l'opinion du Canadien Pacifique à ce sujet, le pays lui-même n'aurait pas toléré que cette entente soit exécutée à la lettre.

M. Benjamin: D'accord. Pourriez-vous déposer devant le comité une carte montrant l'ensemble des terres et des droits miniers accordés au Canadien Pacifique depuis le début?

M. Burbidge: Je ne sais absolument pas si une telle carte existe.

M. Benjamin: Je connais quelqu'un qui en possède une. Je pensais que le Canadien Pacifique en avait peut-être versée une dans ses archives, dans les dossiers que la compagnie a constitués chaque année depuis sa formation.

M. Burbidge: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Benjamin: Bien, je demanderai à la personne de ma connaissance qui en possède un de bien vouloir la photocopier et l'envoyer au Canadien Pacifique.

Vous soutenez que les grains représentent le quart des marchandises que vous transportez et que vous tirez donc de cette activité le quart de vos revenus. Mais avez-vous songé au revers de la médaille? Ne seriez-vous pas d'accord pour dire que nous devrions considérer, tout comme vous d'ailleurs, que le quart de vos revenus provenant de subventions, de cadeaux,

[Text]

what-not of the people of Canada and British Columbia and even a few municipalities as a benefit to CP in hauling grain?

Mr. Burbidge: I did not get your question.

Mr. Benjamin: All right. Tell me this. Of the 13,308,996 acres of petroleum and natural gas rights held by the company, how much of it went with the original land grants, under both the 1881 legislation and the 1897? All of it?

Mr. Burbidge: Well, none under the 1897, that is for certain. I do not recognize the figure.

Mr. Benjamin: Well, the 3 million acres you received under the 1897 agreement included the mineral rights.

Mr. Burbidge: Well, yes, but they were all totally returned, including mineral rights, to the Province of British Columbia, so there is nothing in . . .

Mr. Benjamin: All right. Then, what about the other 40 million acres from 1881, then?

Mr. Burbidge: Well, there were n° 40 million acres in 1881. There were 25 million acres as a grant to Canadian Pacific, to get the line built.

Mr. Benjamin: All right, what about the 1881 and since? The grand total . . .

Mr. Burbidge: Well, when you say "and since" you are going to have to help me out.

Mr. Benjamin: Yes, okay. Well, what I am trying to do is talk about the 13,309,000 acres in which you hold petroleum and natural gas rights. That means mineral rights or leases. For how much of it do you hold the mineral rights? How much of it do you lease? If you do not have the figure handy now, I would appreciate having it later.

Mr. Burbidge: I see you are reading from that book, and I think I can tell you right now, there are so many errors of figures in that book, that I do not know whether the figure you are using is in any way accurate.

Mr. Benjamin: If that figure is wrong, I expect you to point that out when you give me the answer to my question.

Mr. Burbidge: I can tell you, Mr. Benjamin, there is no way Canadian Pacific is going to point out all the errors in Jack Gallagher's book, *To Kill the Crow*.

Mr. Benjamin: All right. The revenues from PanCanadian Petroleum Ltd., which used to be called Canadian Pacific Oil and Gas of Canada Limited, which used to be under Canadian Pacific Railway, which then came under Canadian Pacific Enterprises Ltd., and which now is a separate entity under Canadian Pacific Enterprises Ltd. returned in 1979, 1980 and 1981, in excess of \$500 million to Canadian Pacific Enterprises Ltd. Not all of that is from acreage in Canada, but a major portion of it is from acreage of lands that you were

[Translation]

et que sais-je, donnés par la population du Canada et de la Colombie-Britannique, et même de quelques municipalités, est l'avantage retiré par le CP pour transporter les grains?

M. Burbidge: Je n'ai pas bien compris votre question.

M. Benjamin: D'accord. Dites-moi, des 13,308,996 acres appartenant à la compagnie, pour lesquelles elle détient des droits sur le gaz naturel et le pétrole, quelle proportion a été accordée à l'origine, en vertu des lois de 1881 et de 1897? La totalité?

M. Burbidge: Bien, la loi de 1897 ne nous a rien concédé, j'en suis certain. Je nereconnais pas le chiffre.

M. Benjamin: Pourtant, les 3 millions d'acres que vous avez reçus en vertu de l'accord de 1897 comprenaient les droits miniers.

M. Burbidge: Bien, c'est exact, mais ces acres ont tous été rendus, y compris les droits miniers, à la province de la Colombie-Britannique, de sorte que rien . . .

M. Benjamin: D'accord. Mais alors, qu'en est-il des 40 millions d'acres qui vous ont été octroyés en vertu de la loi de 1881?

M. Burbidge: Bien, ils n'ont jamais existé. Le Canadien Pacifique a reçu une subvention de 25 millions d'acres pour construire la ligne de chemin de fer.

M. Benjamin: C'est bien, mais qu'en est-il de la subvention de 1881 et par la suite? Cela devrait faire au total . . .

M. Burbidge: Précisez d'abord ce que vous entendez par 'par la suite'.

M. Benjamin: D'accord. J'essaie de mettre sur le tapis les 13,309,000 acres pour lesquels vous détenez des droits sur le gaz naturel et le pétrole. C'est-à-dire des droits miniers ou des baux pour l'exploitation des mines ou des puits de pétrole. Pour quelle superficie détenez-vous des droits miniers? Quelle superficie louez-vous à bail? Si vous n'avez pas en main les chiffres maintenant, j'aimerais que vous me les communiquiez plus tard.

M. Burbidge: Je vois que vous consultez ce livre. Je peux vous dire tout de suite qu'il contient tellement d'erreurs dans les chiffres qu j'ignore si le chiffre que vous avancez est un tant soit peu exact.

M. Benjamin: S'il n'est pas exact, je m'attends à ce que vous le disiez quand vous répondrez à ma question.

M. Burbidge: M. Benjamin, le Canadien Pacifique se refuse à souligner toutes les erreurs contenues dans le livre de Jack Gallagher, *To Kill the Crow*.

M. Benjamin: D'accord. PanCanadian Petroleum Ltd., qui s'appelait avant Canadian Pacific Oil and Gas of Canada Limited, qui était affiliée avant à Canadian Pacific Railway, rattachée elle-même par la suite à Canadian Pacific Enterprises Ltd., qui est maintenant une entité distincte rattachée à Canadian Pacific Enterprises Ltd., a remis à Canadian Pacific Enterprises Ltd. des revenus dépassant \$500 millions en 1979, 1980 et 1981. Ces revenus ne sont pas tous tirés de la possession de terres au Canada, mais une grande partie provient des terres qui vous ont été octroyées. Vous en avez vendu certaines,

[Texte]

granted. Some of those lands you sold, but you retained mineral rights on them.

Now would it not be fair that as a result of that part of the bargain that revenues you obtained from them and Canadian Pacific Oil and Gas of Canada Limited from, Fording Coal Ltd., and a host of other industries—Cominco, Algoma, and Canadian International Paper Company—included the forestry rights you obtained as part of the 1981 contracts? To this day those benefits have compounded to the interests of the company out of those gifts from the people of Canada... I should not call them gifts; that is not fair—in exchange for the construction and operation of a national railway.

• 1445

Now, if you want to back out of part of your bargain, part of your obligation, why should members of Parliament not expect to get back some of what was provided to Canadian Pacific?

Mr. Burbidge: Okay. I think the quickest way for me to answer your question, and for the information of the committee, is to redo an extract on this very point from the MacPherson Royal Commission in 1962. You will remember that was headed by Murdoch MacPherson who represented Saskatchewan for many years in the post-war rate cases. That commission was specifically directed to look into the issue you are raising here. They were asked to report on whether and to what extent the Railway Act should specify what assets and earnings of railway companies and businesses and investments other than railways should be taken into account in establishing freight rates. They looked at this very issue that you are raising, and said that in principle and in practice it did not appeal to them that any revenue from these land grants should be taken into account in calculating railway revenue. Then they went on to say this very interesting thing:

The third possibility is that positive net non-rail earnings shall reduce rail rates, but negative net non-rail earnings shall not raise rates. The inconsistency does not recommend itself to us on the grounds of justice.

However, there is one basis for this third possibility. It is that the non-rail assets are, at least in part, the results of national grants made to the railway companies over the years to encourage the building of the railways. If this is so, it is claimed that it is only right that the profits should be used to assist in the transport of goods in the nation—or at least in that part of the nation where the grants were made. We can find no evidence that either the donor or receiver contemplated such action. Grants were made to get the railways built. The technical superiority of the railway for land transport was so great that even relatively high rates

[Traduction]

mais vous avez conservé les droits miniers qui y étaient assortis.

Maintenant, ne serait-il pas juste qu'à la suite de ce marché, les revenus que vous retirez des terres, de Canadian Pacific Oil and Gas of Canada Limited, de Fording Coal Ltd., et d'une foule d'autres industries comme Cominco, Algoma et Canadian International Paper Company, englobent les droits forestiers consentis en vertu des contrats conclus en 1981? Jusqu'ici ces bénéfices se sont ajoutés aux intérêts de la société tirés des cadeaux qu'elle a reçus de la population canadienne, je ne devrais pas les appeler des cadeaux, ce n'est pas juste, en contrepartie de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer national.

Maintenant si vous voulez vous dégager d'une partie du marché, d'une partie de vos obligations, pourquoi les membres du Parlement ne devraient-ils pas s'attendre à récupérer une part de ce qui avait été fourni au Canadien Pacifique?

M. Burbidge: Bon. Je crois que le moyen le plus rapide de vous répondre et de renseigner le Comité est de relire un extrait du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson de 1962, lequel porte précisément sur ce point. Vous vous rappellerez que cette commission était présidée par Murdoch MacPherson qui avait représenté la Saskatchewan pendant de nombreuses années dans les causes de l'après-guerre portant sur les tarifs. Cette commission avait pour mandat d'examiner le point que vous soulevez ici. Les commissaires devaient présenter un rapport sur la question suivante: la Loi sur les chemins de fer devrait-elle préciser quels biens et revenus des compagnies de chemin de fer provenant d'entreprises et d'investissements autres que les chemins de fer seront pris en compte pour établir les tarifs marchandises, et si oui, dans quelle mesure? Après s'être donc penchés sur la question que vous posez, ils ont déclaré qu'en principe et en pratique, l'idée de tenir compte de tous les revenus tirés de ces terres obtenues à titre de subvention pour calculer les revenus des chemins de fer ne leur plaisait pas. Ils ont ensuite fait cette très intéressante déclaration:

La troisième possibilité est que le bénéfice net ne provenant pas de l'exploitation du chemin de fer réduise les tarifs de chemins de fer mais que les pertes nettes ne provenant pas de l'exploitation du chemin de fer ne fassent pas augmenter les tarifs. Nous ne pouvons accepter cet illogisme au nom de la justice.

Toutefois, cette possibilité est fondée sur le raisonnement suivant: les biens qui ne sont pas liés à l'exploitation du chemin de fer proviennent, en partie du moins, de subventions nationales octroyées aux compagnies de chemin de fer au fin des ans pour promouvoir la construction des chemins de fer. Dans ce cas, on fait valoir qu'il n'est que juste de se servir des profits pour aider le transport des marchandises au Canada ou au moins dans la partie du pays où les subventions ont été accordées. Rien ne prouve que le donateur ou le bénéficiaire aient envisagé de prendre de telles mesures. Des subventions ont été accordées pour la construction des chemins de fer. La supériorité technique

[Text]

were very attractive. Presumably the grants given were no greater than was required to get the job done.

To the extent that the grants did enable the railways to be built, the railway had a new line capitalized at a lower figure than would otherwise have been necessary and an opportunity to make profits on the line. The real costs of the lines to the enterprise (if not to the nation) was lowered, and the rate structure was built from that revenue requirement.

I think this point will interest you.

To suggest that the grants were to be used perpetually as revenue in the same fashion as revenue from rates is to suggest that the private railway builders were to act as custodians of the land grants and return to the nation, by way of the rate structure, all but an acceptable rate of return as a commission for the administration of these natural resources. This is to place the railway company in a position quite different from settlers and other persons who received land grants (including mineral rights). The nation has already instituted measures to recapture a portion of the return from such natural resources through the media of income tax and royalties.

And they go on and say:

Therefore, on principle, and on all the implications of principle, and for reasons associated with the objectives of National Transportation Policy, we do not recommend that assets and earnings of railway companies in businesses and investments other than railways be taken into account in setting freight rates.

So that is a better answer than I could have given you.

Mr. Benjamin: And 14 years later, what did Mr. Justice Emmett Hall have to say?

Mr. Burbidge: I do not know what Mr. Justice Emmett Hall said. But the royal commission that was established to go into that very specific point said exactly that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, earlier in its brief CP said:

Canadian Pacific submits there is no other private firm whose investments are similarly directed by the Government of Canada.

• 1450

Name me another private firm other than—well, they are not a private firm—Canadian National who has gotten the kinds of things from the people of Canada by way of land, mineral rights or any other kind of benefits. Over a period since 1970, you and Canadian National got \$1.58 billion by

[Translation]

des chemins de fer pour le transport routier était si grande que même des tarifs relativement élevés étaient très séduisants. Nous présumons que les subventions consenties n'étaient pas supérieures aux montants nécessaires à l'accomplissement de la tâche.

Dans la mesure où les subventions ont effectivement permis la construction du chemin de fer, ce dernier disposait d'une nouvelle ligne capitalisée à un coût inférieur à celui qui aurait été autrement nécessaire et avait la possibilité de réaliser des profits grâce à la ligne. Du moins pour l'entreprise (sinon pour le pays) les coûts réels des lignes étaient réduits, et la structure tarifaire était fondée sur cette exigence de revenu.

Je crois que ce passage vous intéressera.

Laisser entendre que les subventions devaient être utilisées perpétuellement à titre de revenu, comme les revenus tirés des tarifs revient à dire que les constructeurs de chemin de fer privés devaient agir en qualité de séquestre à l'égard des terres obtenues à titre de subventions et les retourner au pays, par la voie de la structure tarifaire. Ils ne devaient réaliser qu'un taux de rendement acceptable en guise de commission pour l'administration de ces richesses naturelles. C'est placer la compagnie de chemin de fer dans une situation fort différente de celle des colons et des autres personnes qui ont reçu des terres (y compris des droits miniers) à titre de subvention. Le pays a déjà pris des mesures pour reprendre une partie du rendement de ces ressources naturelles par la voie de l'impôt sur le revenu et des redevances.

Ils déclarent ensuite:

Par principe donc, et pour toutes les conséquences qui en découlent ainsi que pour des raisons liées aux objectifs de la politique nationale des transports, nous ne recommandons pas que les biens et revenus des compagnies de chemin de fer provenant d'entreprises et d'investissements autres que les chemins de fer soient pris en compte pour établir les tarifs marchandises.

Voilà donc une bien meilleure réponse que celle que j'aurais pu vous donner.

M. Benjamin: Et quatorze ans plus tard, que dit M. le juge Emmett Hall à ce sujet?

M. Burbidge: J'ignore ce que M. le juge Emmett Hall a dit. Mais c'est exactement ce qu'a dit la commission royale d'enquête chargée d'examiner cette question précise.

M. Benjamin: Monsieur le président, plus tôt au cours de son exposé, le CP a dit:

le Canadien Pacifique a fait valoir que le gouvernement ne dirigeait de façon similaire les investissements d'aucune autre entreprise privée.

Nommez-moi une autre société commerciale privée autre que—bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une société privée—le Canadien National qui a reçu autant du peuple du Canada en terres, en droits miniers et en subventions de toutes sortes. Depuis 1970, la société que vous représentez

[Texte]

way of hopper cars, box car repairs, branch line subsidies, branch line rehabilitation. Canadian Pacific owes the Government of Canada, the people of Canada, in excess of \$1.5 billion dollars in deferred corporation taxes, which can never be paid. Name me another private corporation that has been treated like that, let alone directing their investments.

Mr. Burbidge: Okay, Mr. Benjamin. You are still reading out of Mr. Gallagher's book; he is misleading you, as he is misleading anybody . . .

Mr. Benjamin: Some of that stuff he got from me. If you would care to read the footnotes . . .

Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order. Mr. Benjamin. No, it is not a point of order. Your time is up.

Mr. Benjamin: I want to remind the witness the statistics I just quoted came from Statistics Canada, Catalogue No. 52201, and also the Snavelly report of 1981.

The Chairman: Order. Mr. Loiselle.

Mr. Benjamin: It did not come from me.

Mr. Burbidge: If his time is up, is it possible for me to make the answer I would have made if his time had not been up?

The Chairman: Yes.

Mr. Burbidge: The first point is that the first figure that you gave was in respect of covered hoppers branch line; it is the whole reason we are here. That was a patchwork operation that we were at work at in that period of time; it is totally inadequate to resolve this major issue. Another part of it was the branch line subsidies. That was a recognition of the fact that there is a loss in grain. And on the question of deferred income taxes, we do not owe any money for income taxes.

The Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Merci.

Monsieur le président, si on nous réfère toujours à ce bouquin, j'aimerais qu'il soit d'abord déposé au Comité. Deuxièmement, j'aimerais qu'on puisse bien connaître l'auteur, parce que mon ami Benjamin semble s'y fier les yeux fermés. Par conséquent, je voudrais connaître les relations entre l'auteur et M. Benjamin. Ensuite, monsieur Burbidge . . .

The Chairman: Is it tabled, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle: My first question to the president would be: How many shareholders does CP have, and who are they?

Mr. Burbidge: We have about 53,000 shareholders. Some 22,600 of them have 100 shares or less. If you add in those who hold up to 500 shares, you go up to about 46,000.

[Traduction]

et le Canadien National ont reçu la somme de un milliard cinq cent quatre-vingt millions de dollars en subventions pour des wagons-trémies, la réparation de wagons recouverts de même que l'aménagement et la rénovation d'embranchements. Le Canadien Pacifique doit au gouvernement et au peuple du Canada plus de un milliard et demi de dollars en impôts reportés qui ne seront jamais payés. Nommez-moi une autre société commerciale privée qui a été aussi bien traitée, ne serait-ce qu'en matière d'investissement.

M. Burbidge: D'accord, monsieur Benjamin. Vous vous inspirez encore une fois du livre de M. Gallagher; celui-ci vous induit en erreur comme il induit tout le monde en erreur . . .

M. Benjamin: Il y a des faits qu'il a appris de moi. Si vous lisiez les renvois en bas de page . . .

Monsieur le président, il s'agit d'un point d'ordre.

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin. Non, il ne s'agit pas d'un point d'ordre. Votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Je veux rappeler au témoin que les statistiques que je viens de citer sont tirées du Catalogue n° 52201 de Statistiques Canada, de même que du rapport Snavelly de 1981.

Le président: À l'ordre. Monsieur Loiselle.

M. Benjamin: Elles ne proviennent pas de moi.

M. Burbidge: Même si son temps est écoulé, pourrais-je donner la réponse que j'aurais pu faire si tel n'avait pas été le cas?

Le président: Oui.

M. Burbidge: J'aimerais tout d'abord préciser que les premiers montants que vous avez avancés concernaient l'embranchement des wagons-trémies couverts; c'est la raison même de notre présence ici. Il s'agissait là d'une opération de rapiécage à laquelle nous procédions à cette époque; on ne peut absolument pas y chercher une solution adéquate à l'importante question que nous étudions maintenant. Vous avez également parlé des subventions pour les embranchements. C'était une reconnaissance du fait que nous avions des pertes dans le domaine du grain. Quant à la question des impôts reportés, nous ne devons aucune somme à titre d'impôt.

Le président: Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you.

Mr. Chairman, since we are always referred to this book, I would first like it to be tabled before this committee. I would then like to know more about its author since my friend Mr. Benjamin seems to rely blindly on him. I would therefore like to know about the relationship between its author and Mr. Benjamin. Then, Mr. Burbidge . . .

Le président: Est-il déposé, monsieur Loiselle?

M. Loiselle: La première question que je voudrais poser au président est la suivante: «Combien y a-t-il d'actionnaires du CP et qui sont-ils?»

M. Burbidge: Nous avons environ 53,000 actionnaires. Environ 22,600 d'entre eux possèdent 100 actions ou moins. Si nous ajoutons à ce nombre ceux qui détiennent jusqu'à 500

[Text]

People—men, women, joint accounts, people like that—represent 42,000 of the shares; then there are institutions, brokers, nominees. There is a broad holding in pension funds of our shares. I guess I would best answer you by saying that there is a broad, wide holding of Canadian Pacific shares by individuals right across the country, by pension funds, and there are quite a few—our case is no different—of our shares held in nominee accounts for whom we cannot track or break down the actual holder.

Mr. Loiselle: Then we can presume that even some NDP members are shareholders.

Mr. Burbidge: One other thing I should have said is that 75% of those people I am talking about are Canadians. That is an interesting thing, because at the end of World War II I think only 9% of Canadian Pacific was held in Canada. So it is now a little better than 75%.

Mr. Loiselle: And there is no discrimination at all. Thank you.

One of the purposes of the bill is to improve the efficiency in the movement of the grain in the west. Do you feel that the bill has provision enough to make sure that the two major companies, the two railroad companies, will improve their capacity, or would you have some more recommendations?

• 1455

Mr. Burbidge: No, I think that is an interesting question and the answer is, yes.

I think it is important that the committee understand why the answer is yes. It starts with the fact that there is a provision in the bill for a contribution to constant costs, and this is achieved by a mechanism that provides that the each railway shall have a contribution to constant costs. Now, the contribution level fixed in Bill C-155 is established on the basis of the overall industry variable costs. That is done and it has to be done that way to ensure that there is a single level of rates for everybody. But that does mean that the railway with the lower level of cost has got the opportunity to earn an above average, an above-industry-average contribution. The railway that has the higher level of cost will get a lower-than-industry-average contribution to constant costs.

So what that means is that the railways, under this bill, are going to be in a competition to achieve lower costs, to get their operations more efficient, to make the investments that are necessary to lower costs, in order to achieve a higher contribution towards their constant costs.

That competitive dynamic between the two railways, I think, is a most important factor that is inherent in this bill. It will work. Both railways will be working to reduce their costs in

[Translation]

actions, nous obtenons le nombre d'environ 46,000 actionnaires. Les personnes physiques—des hommes, des femmes, des comptes en commun, des personnes comme cela—représentent 42,000 actions. Puis il y a les institutions, les courtiers et les propriétaires pour compte. Une grande part de nos actions sont détenues par des fonds de pension. Je pense que la meilleure façon de répondre à votre question serait de dire qu'une très grande partie des actions du Canadien Pacifique appartiennent à des personnes réparties dans tout le pays et à des fonds de pension. Il y a aussi plusieurs de nos actions—et en cela nous ne sommes point différents des autres sociétés—qui sont détenues par des propriétaires pour compte, ce qui fait que nous ne pouvons en retracer ou en identifier le vrai détenteur.

M. Loiselle: Nous pouvons par conséquent présumer qu'il se pourrait que même des députés du Nouveau parti démocratique se trouvent parmi vos actionnaires.

M. Burbidge: J'aurais dû souligner que la proportion de Canadiens parmi les personnes dont j'ai parlé représente 75 p. 100. C'est là un fait intéressant, puisqu'il n'y avait que 9 p. 100 des actions du Canadien Pacifique qui étaient détenues au Canada à la fin de la deuxième guerre mondiale. Il y en a maintenant un peu plus de 75 p. 100.

M. Loiselle: Et il n'y a aucune discrimination. Merci.

Un des objectifs du projet de loi consiste à améliorer l'efficacité du transport du grain de l'Ouest. Pensez-vous que le projet de loi contient suffisamment de mesures pour garantir que les deux sociétés les plus importantes, les deux sociétés de chemin de fer, augmenteront leur service, ou auriez-vous d'autres recommandations à faire?

M. Burbidge: Non, je crois que la question est intéressante et la réponse est: oui.

Il est important, je crois, que le comité comprenne pourquoi la réponse est affirmative. Au départ, il y a le fait que le projet de loi prévoit une contribution applicable aux frais fixes, par un mécanisme selon lequel chaque compagnie de chemin de fer recevra une contribution applicable aux frais fixes. Or, la contribution fixée par le projet de loi C-155 est établie sur la base des coûts variables dans l'ensemble de l'industrie. Il fallait procéder de cette façon pour garantir le même niveau de taux pour tout le monde. Mais cela ne veut pas dire que la compagnie de chemin de fer dont les coûts sont moindres a la possibilité d'obtenir une contribution supérieure à la moyenne, supérieure à la moyenne dans l'industrie.

C'est donc dire que par suite de ce projet de loi, les compagnies de chemin de fer se feront concurrence pour diminuer leurs coûts, pour arriver à une plus grande efficacité, pour faire les investissements indispensables à une diminution des coûts, en vue d'obtenir une contribution plus importante au regard de leurs frais fixes.

Cette concurrence entre les deux compagnies de chemins de fer représente, à mon avis, un élément essentiel de ce projet de loi. Cela va fonctionner. Les deux compagnies chercheront à

[Texte]

order to improve their contribution. That is one of the reasons that we feel that that CN adjustment is wrong, in that being open-ended and by being taken off the top in the calculation of eligible railway costs, it would work to take that incentive out of the bill.

So what we are saying is, fix the cap at \$14 million but do not give the CN the opportunity to earn any amount above that because that will take this incentive out of the bill and there will not be the ability of the railways to compete on the basis of their inherent cost advantages to improve their contribution to constant costs.

Mr. Loiselle: Mr. Burbidge, you are one of the actors in the movement of the grain from the farm to the ship.

Mr. Burbidge: Yes.

Mr. Loiselle: And we will have also to make sure that the other players in the game will improve their operation if we want to gain. Would you have some recommendations?

Mr. Burbidge: Well, you know, I think all the players in the game have recognized that for a long time. It is a very intricate game, nobody should discount that. But I think that senior grain transportation committee is the ideal vehicle to look at that sort of thing. There are all the players; everybody that has a piece of the action is on that committee. I think that inherent in the fact that this bill is before us now is a recognition in the country that we have 40 million acres of tremendously valuable land that is producing a food for a growing world population, and let us get out and make Canada compete. I think all those people are going to be playing from that perspective.

Mr. Loiselle: Yesterday the trucking association was complaining because, in their words, Bill C-155 does not provide any room for them. They gave us the example of leverage, saying that if we would use more trucking instead of just rail we could decrease our costs.

They mentioned also, and some figures showed us clearly, that the number of elevators will be reduced by roughly between 250 and 300 during the next years. Some line branches . . . my friends are talking about the abandonment of some line branches.

How do you reconcile all of this? What would be the best way, the best approach to make sure that we will have the lower costs to make sure that the farmer will get more profit in his pocket?

Mr. Burbidge: Well I think, you know, the provisions for reviews of how the bill is working and the costing of it give an opportunity to look at how it is developing and what the opportunities are if there were alternative things chosen. Certainly, the fact that there could be the use of trucking is

[Traduction]

diminuer leurs coûts pour recevoir une contribution plus importante. C'est là une des raisons pour lesquelles nous croyons que l'indemnité CN n'est pas une bonne chose, car, comme elle n'est pas limitée et comme il n'en est pas tenu compte dans le calcul des coûts admissibles des compagnies de chemin de fer, elle aurait pour résultat de faire disparaître cet aspect stimulant du projet de loi.

Nous disons donc ceci: fixez la limite à 14 millions de dollars, mais ne laissez pas au CN la possibilité de recevoir des sommes supplémentaires, car alors l'aspect stimulant du projet de loi disparaîtra et il n'y aura plus de concurrence possible entre les compagnies de chemin de fer sur le plan de leurs avantages inhérents en matière de coûts, en vue d'améliorer leur contribution aux coûts fixes.

M. Loiselle: Monsieur Burbidge, vous représentez l'un des maillons dans le transport du grain de la ferme au navire.

M. Burbidge: En effet.

M. Loiselle: Et il nous faudra également nous assurer que les autres participants accroissent leur efficacité si nous voulons y gagner. Auriez-vous certaines recommandations à faire?

M. Burbidge: Eh bien, vous savez, je crois que tous ceux qui jouent un rôle dans le transport du grain le reconnaissent depuis longtemps. C'est un secteur très complexe, personne n'en disconvient. Mais à mon avis, ce comité supérieur du transport du grain constitue le moyen idéal d'étudier ces questions. Tous les intéressés y sont; tous ceux qui jouent un rôle dans le transport siègent à ce comité. Le simple fait que ce projet de loi ait été présenté montre, à mon avis, que l'on reconnaît au pays que nous disposons de 40 millions d'acres de terre extrêmement généreuse, qui produit de la nourriture pour une population mondiale croissante, et qu'il est temps que le Canada se mette sur les rangs. Je crois que toutes ces personnes agiront dans cette optique.

M. Loiselle: Hier, l'Association du camionnage se plaignait de ce que, selon leur expression, le projet de loi C-155 ne prévoyait aucune place pour eux. Ils nous ont donné l'exemple de l'effet de levier, en disant que si nous recourrions davantage au camionnage au lieu de nous en remettre seulement au chemin de fer, nous pourrions diminuer nos coûts.

Ils ont également mentionné, et certains chiffres le montraient clairement, que le nombre d'élevateurs diminuera de 250 ou 300 au cours des prochaines années. Certains embranchements . . . mes amis parlent de l'abandon de certains embranchements.

Comment est-il possible de concilier tout cela? Quelle serait la meilleure façon de s'assurer que les coûts diminueront, que le fermier recevra une plus grande part de profit?

M. Burbidge: Eh bien, vous savez, je crois que les dispositions ayant trait à l'examen de la manière dont fonctionne le projet de loi et l'examen des coûts permettent de voir l'évolution de la situation et quelles seraient les possibilités si d'autres solutions étaient retenues. Il convient certainement de tenir compte du fait que l'on pourrait avoir recours au camionnage.

[Text]

something that should be looked at. There is no question that that represents an alternative, and I would not exclude it.

But I think that the big thing to do is to enact this bill, to get going. Let the experience build, and just see where it is that we are going in terms of a world competitive posture and whether we can improve on that by looking at some alternatives.

• 1500

Mr. Loiselle: Could you give us an overview of your investment plans for the next few years, please?

Mr. Burbidge: I think the president is the best one to do that.

Mr. Stinson: What we had committed to this year was a capital expenditure of cash funds of \$315 million, and as of this week we have committed 87% of that amount. In other words, it is committed. The work we have in that \$315 million program is under way, and I am very confident that we will complete that by year-end.

Beyond 1983 we submitted a program to the Minister of Transport totalling some \$3.1 billion over the next five years, and those figures were put together last fall with an inflation rate that now appears high in relation to what we now know the inflation rate to be. But generally speaking, if our traffic plans hold as we see them—there may be some movement in that in a year or two, but we are confident that the work that is represented by that \$3.1 billion will go ahead in that kind of timeframe.

Mr. Loiselle: Would you go ahead without the bill?

Mr. Stinson: No. I think what the bill provides to us is the kind of revenue flow that gives us a confidence that we can go out in the money markets and raise the money. Even if you take these grain revenues—the added bottom line results to that provides the railway, you have the other internally generated funds, they fall far short of meeting that \$3.1 billion. In other words, Canadian Pacific has to go to the money markets and raise a substantial amount of money, and without the bill we cannot look forward to that.

Mr. Loiselle: Okay. Last question.

Mr. Burbidge: Let us go back to your earlier question, because there is one important thing that I left out. In competing, to have a lower cost system, at each annual or at each quadrennial review of the costs, the lower costs will flow through to the producers. So they have an interest in having this mechanism work. As the railways compete to lower their costs, then the lower cost operation of the railway industry will flow through to the producers.

Mr. Loiselle: A quick one. The CN has a buy Canadian policy. Do you have the same?

Mr. Burbidge: Buy Canadian?

[Translation]

Il s'agit sans aucun doute d'un choix possible et je n'entends pas l'exclure.

Mais le plus important, à mon avis, est d'adopter le projet de loi, d'aller de l'avant, Laissons l'expérience se faire, et voyons si cela nous permettra d'atteindre une position compétitive sur le marché international, s'il est possible de l'améliorer en étudiant certains choix possibles.

M. Loiselle: Pourriez-vous nous indiquer dans les grandes lignes les investissements que vous prévoyez faire au cours des prochaines années.

M. Burbidge: Je pense que le président est mieux placé pour vous répondre.

M. Stinson: Nous nous sommes engagés cette année à faire des dépenses de capitaux de l'ordre de 315 millions de dollars, et jusqu'à cette semaine nous avons déjà consacré 87 p. 100 de cette somme. Les travaux prévus dans le cadre de ce programme de 315 millions de dollars sont en cours et je suis certain que nous pourrons les compléter d'ici la fin de l'année.

En ce qui concerne l'après 1983, nous avons présenté au ministre des Transports un programme totalisant quelque 3.1 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. Ces chiffres ont été calculés l'automne dernier à partir d'un taux d'inflation qui semble à présent élevé par rapport au taux qui devrait être en vigueur à cette époque. Dans l'ensemble, si nos plans se concrétisent, il se pourrait que cela bouge quelque peu d'ici un an ou deux; nous sommes convaincus que les travaux à entreprendre dans le cadre de ce programme de 3.1 milliards de dollars démarreront dans les délais prévus.

M. Loiselle: Iriez-vous quand même de l'avant sans le bill?

M. Stinson: Non. Je pense que le bill nous apporte les recettes qui nous donnent la confiance nécessaire pour aller sur les marchés financiers et recueillir les fonds. Même si vous prenez les revenus des grains, il faut néanmoins tenir compte des autres fonds internes, ils ne permettent pas de recueillir les 3.1 milliards de dollars. En d'autres termes, le Canadien Pacifique doit aller sur les marchés financiers et trouver des fonds importants qu'il ne serait pas possible d'obtenir sans le bill.

M. Loiselle: Très bien. Voici ma dernière question.

M. Burbidge: Revenons à votre question d'un peu plus tôt, car elle comporte un point important que j'ai omis. Si vous voulez être concurrentiel, et avoir un système de coût moins élevé, à chaque examen des coûts effectué tous les ans ou tous les quatre ans, les coûts moins élevés se répercuteront jusqu'aux producteurs qui ont ainsi intérêt à ce que ce système marche. Alors que les compagnies de chemin de fer se font la concurrence et abaissent leurs coûts, cette diminution du coût dans le fonctionnement de l'industrie du chemin de fer se fera ressentir au niveau des producteurs.

M. Loiselle: Une question rapide. Le CN a pour politique d'acheter canadien. Peut-on en dire de même pour vous?

M. Burbidge: Acheter canadien?

[Texte]

Mr. Stinson: Yes, we do. In fact, of our purchases in the last fiscal year, 93% were Canadian.

Mr. Loiselle: Ninety-three per cent?

Mr. Stinson: Ninety-three per cent of the purchases were Canadian, out of that total.

Mr. Loiselle: You are good. There is the idea of freedom of choice floating in the air. What is your own definition of this approach, of this action? Do you have one?

Mr. Burbidge: I guess that is one of the most sensitive areas that the committee is going to have to struggle with, how the money gets paid. We really are taking the position that it is up to the farming community, east and west, to make up its mind as to how it wants to have that done. Freedom of choice has with it the concept that the producer can take it in a number of ways. I think there is something now like six or seven various alternatives that have been put forward, and freedom of choice is an expression used to cover a number of them. I am not quite sure which one of those you mean.

Mr. Loiselle: I do not know myself.

Mr. Burbidge: That is one of the difficulties that arises out of this. But our position is that it is most important that this bill get enacted and that the new regime start. We have said, and continue to say, that however you want to have it produced or paid, provided it is a workable system that can be administered properly, that suits us.

Mr. Loiselle: Do you see in the effect or in the impact of this bill a major element for a new way or a new support for the industrialization of the west?

Mr. Burbidge: Yes. It is awfully hard to answer that. There is no question that, given the passage of this bill, the railways will undertake the programs that they have indicated in the exchange of letters between the presidents and Mr. Pepin, and that a fair amount of that—I have forgotten what per cent is going to be spent in the west—is bound to have a sort of economic multiplier effect. So that sort of thing is going to spin out of this bill. The railways will in effect be financially viable for the first time since—I do not know—the postwar period.

Mr. Loiselle: And in the other sectors, like potash, or sulphur, do you see a major increase in volume to be carried?

Mr. Burbidge: Yes. Perhaps the president could answer this, but our traffic forecasts indicate growth in potash, growth in coal, growth in sulphur, growth in the majority of general manufactured commodities, a lot of which are westbound for export.

Mr. Loiselle: And it would not be possible to carry all these goods without the implementation of new infrastructure?

[Traduction]

M. Stinson: Oui, c'est ce que nous faisons. En fait, au cours de la dernière année financière, 93 p. 100 de nos achats étaient canadiens.

M. Loiselle: Quatre-vingt-treize pour cent?

M. Stinson: Quatre-vingt-treize pour cent de nos achats étaient effectivement canadiens.

M. Loiselle: C'est très bien. On sent planer l'idée de la liberté de choix. Quelle est votre définition de cette approche? En avez-vous une?

M. Burbidge: Comment les sommes sont-elles versées? Il s'agit-là sans aucun doute de l'un des domaines les plus délicats que devra aborder le Comité. Nous sommes d'avis que c'est à la communauté agricole, à l'Est comme à l'Ouest, de décider comment elle veut que cela se déroule. La liberté de choix implique que le producteur peut l'interpréter de différentes façons. Je pense que jusqu'à présent six ou sept solutions ont été avancées; la liberté de choix est une expression utilisée pour couvrir un certain nombre d'entre elles. Je ne suis pas certain de celles dont vous voulez parler.

M. Loiselle: Moi non plus.

M. Burbidge: C'est là l'une des difficultés de cette question. Cependant, nous sommes d'avis qu'il est extrêmement important que ce bill devienne loi et que le nouveau régime entre en vigueur. Nous avons dit, et nous ne cesserons de le répéter, que quelle que soit la solution adoptée, à condition qu'il s'agisse d'un système qui soit convenablement administré, cela nous convient.

M. Loiselle: Voyez-vous dans les conséquences qu'aura ce bill un élément majeur pour une nouvelle façon d'appuyer l'industrialisation de l'Ouest?

M. Burbidge: Oui. Il s'agit d'une question à laquelle il est très difficile de répondre. Il ne fait aucun doute que si ce bill est adopté, les chemins de fer entreprendront les programmes qu'ils ont énumérés dans les lettres échangées entre les présidents et M. Pepin, et qu'une quantité appréciable, j'ai oublié quel pourcentage, sera dépensée dans l'Ouest, aura inévitablement l'effet d'un multiplicateur économique. C'est, à mon avis, ce qu'entraînera ce bill. Pour la première fois depuis, je ne sais pas mais, disons la période d'après-guerre, les chemins de fer seront financièrement viables.

M. Loiselle: Dans d'autres secteurs, par exemple la potasse ou le soufre, envisagez-vous une importante augmentation du volume à transporter?

M. Burbidge: Oui. Je pense que le président pourra répondre à cette question, mais je peux dire que nos prévisions indiquent une augmentation pour ce qui est de la potasse, du charbon, du soufre, en fait de la majorité des produits manufacturés dont une grande quantité est exportée vers l'Ouest.

M. Loiselle: Il ne serait donc pas possible de transporter tous ces biens sans mettre en oeuvre une nouvelle infrastructure?

[Text]

Mr. Stinson: No. We are now way beyond the capacity that is required to move the traffic we are forecasting.

Mr. Loiselle: Thank you. Thank you, sir.

The Chairman: *Merci.* A question of privilege Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the last answer I received from Mr. Burbidge, he said—and I think I am quoting him exactly, or maybe not—that we do not owe any taxes, or we do not owe the government any money. I know he would not knowingly or would not wish accidentally to misinform the committee. Canadian Pacific's annual report consolidated balance sheet for 1982, under liabilities—which I assume is something you owe—says: deferred income taxes—I was low on the figure—deferred income taxes \$1,756,052,000. Is that not something you owe? You will never have to pay it, but do you not owe it?

Mr. Clough: You will notice there, Mr. Mazankowski, the word deferred . . .

Some hon. Members: Oh, oh! Privilege, privilege!

Mr. Mazankowski: That is a point of privilege all right.

Mr. Clough: Mr. Benjamin, I am sorry.

Mr. Benjamin: I take it as a compliment.

The Chairman: Order, please. Mr. Clough, you are going to have another question of privilege to answer. Would you like to start over?

Mr. Clough: My career just disappeared.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: It is all right. I took it as a compliment.

Mr. Clough: That is a subject over which there is a lot of confusion and when I used to teach our internal accounting courses I had a great deal of difficulty explaining the concepts to people.

The workings of the Income Tax Act and the workings of what I guess are called generally accepted accounting principles are essentially the same. When one acquires an asset, it is necessary over the life of that asset, as it wears out, to charge it to expenses. In the books of the company we write the asset off under generally accepted accounting principles using a procedure which is called depreciation. The applicable service life is developed and the asset is amortized over that life.

When one comes to the Income Tax Act, the Income Tax Act does not employ depreciation. The Income Tax Act uses what is called capital cost allowances. These are the procedures whereby under the Income Tax Act, one charges off over the life of an asset the wearing out of that asset and charges it to expenses. The rates set by the department for capital cost allowances are different in most cases, probably all cases, from the depreciation rates employed in the accounts of the

[Translation]

M. Stinson: Non. Nous sommes maintenant bien au-delà des moyens nécessaires pour faire face au trafic que nous prévoyons.

M. Loiselle: Merci beaucoup.

Le président: Une question de privilège M. Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, dans sa dernière réponse, M. Burbidge a dit, et je pense reprendre exactement ses paroles, ou bien peut-être que je me trompe, que nous ne devons aucun impôt, ou que nous n' devons aucune somme au gouvernement. Je suis certain qu'il ne veut en aucun cas par mégarde mal informer le comité. Dans le bilan d'ensemble du rapport annuel du Canadien Pacifique pour 1982, sous «passif» on peut lire ce que je crois être quelque chose que vous devez, à savoir: impôts sur le revenu reportés—\$1 756 052 000. Ne s'agit-il pas d'une somme que vous devez? Vous n'aurez jamais à la payer, mais n'est-ce pas une somme que vous devez?

M. Clough: Vous remarquerez M. Mazankowski le mot reportés . . .

Des voix: Question de privilège! Question de privilège.

M. Mazankowski: Très bien, très bien, il s'agit d'un point de privilège.

M. Clough: Je suis désolé, M. Benjamin.

M. Benjamin: Il s'agit plutôt d'un compliment.

Le président: À l'ordre, messieurs s'il vous plaît. M. Clough, vous avez une autre question de privilège à répondre. Voulez-vous recommencer à zéro?

M. Clough: Ma carrière vient de s'envoler.

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: C'est parfait. Je pense qu'il s'agit d'un compliment.

M. Clough: Il s'agit d'un domaine à propos duquel il règne beaucoup de confusion et je dois dire que lorsque j'enseignais durant nos cours de comptabilité interne j'éprouvais beaucoup de difficultés à expliquer ces concepts.

Le fonctionnement de la Loi de l'impôt sur le revenu et celui de ce que l'on appelle en règle générale les méthodes comptables reconnues sont essentiellement le même. Lorsqu'une personne acquiert un bien, c'est généralement pendant toute la durée de ce bien c'est-à-dire pendant la période de son utilisation que l'on impute les dépenses. Dans les livres de la compagnie nous amortissons ce bien d'après des méthodes comptables généralement reconnues à partir d'une méthode d'amortissement. C'est ainsi que le bien en question est amorti durant sa durée utile.

Pour ce qui est de la Loi de l'impôt sur le revenu, elle ne parle pas d'amortissement. Elle utilise en effet l'expression 'déduction pour amortissement'. Il s'agit d'une méthode par laquelle en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu on prélève pendant la durée de ce bien et on l'impute dans les dépenses. Les taux fixés par le ministère pour les déductions pour amortissement sont différents dans la plupart des cas, probablement dans tous, des taux d'amortissement utilisés dans les

[Texte]

company. Basically these rates of capital cost allowance, they are on a diminishing balance basis which means that you start with your amount of the cost of the asset, you deduct the applicable capital cost allowance percentage in the first year, and then in the second year you apply the same percentage to a diminishing base, so the amount which is written off tapers down, year by year.

The normal accounting convention, however, employed in the books of the company is what is called straight line depreciation, where you write it off flat over the life of the asset by an equal amount charged to income each year. The generally accepted accounting principles require that one accrue income taxes based on book depreciation. The Income Tax Act has us file our tax returns employing the capital cost allowance rates as set by the department. The capital cost allowance rates in the early years are higher and lead to a higher charge. In the latter years, of course, because of the taper effect they lead to a lower charge.

• 1510

But you cannot say there is money owed to the government on any particular asset. In the initial years, it has been charged for tax purposes, in accordance with the act, on a more rapid basis than it is being written off in the books; ergo, naturally the flow of tax is lower in the early years. This crosses over at some point, depending on the rate at which the thing diminishes. But it is an incorrect statement to say we owe the government \$1.795 billion—or whatever your figure was—of income taxes. They are a book deferral of taxes that will become due in due course when the depreciation and the capital cost allowances cross over. That figure, too, is of course not a CP Rail figure. That is a . . .

Mr. Benjamin: It is an accumulated figure since the early 1950s, is it not?

Mr. Clough: Well, of course it is an historical figure—I mean an historical accumulation—in the balance sheet. But it is equally a consolidated figure for the entire Canadian Pacific group. The CP Rail portion of that is somewhat less than \$300 million. We are not talking the same figure. I just cannot see how one can say the amount is owed. It is not owed.

Mr. Benjamin: But for each part of your enterprise . . . you show \$106 million depreciation CP Rail, \$75 million for CP Air, \$38 million for CP ships, \$10 million CP trucks. You have taken depreciation as your costs . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, your question of privilege was specific to one statement.

Mr. Benjamin: Do they owe this, or do they not?

The Chairman: Let us stick to that one, please.

[Traduction]

comptes de la compagnie. En fait, ces taux de déduction pour amortissement sont calculés en fonction de la méthode du solde décroissant, ce qui signifie que vous prenez pour commencer le montant du coût du bien, vous déduisez le pourcentage de déduction pour amortissement applicable au cours de la première année, puis au cours de la deuxième année vous appliquez le même pourcentage selon la méthode de l'amortissement dégressif, ce qui explique pourquoi le montant amorti diminue année après année.

Cependant, les méthodes de comptabilité normales utilisées dans les livres de la compagnie font appel au système de l'amortissement linéaire, méthode d'après laquelle vous amortissez un montant identique pendant la durée du bien, montant imputé tous les ans au revenu. Les méthodes de comptabilité généralement reconnues exigent que l'on accumule l'impôt sur le revenu en fonction de l'amortissement. La Loi de l'impôt sur le revenu stipule que nous devons préparer nos déclarations d'impôt à partir des taux de déduction pour amortissement fixés par le ministère. Ces taux sont plus élevés lors des premières années et entraînent une imputation plus grande. Bien entendu, au cours des années suivantes l'imputation est moins élevée.

Mais vous ne pouvez dire que des sommes sont dues au gouvernement sur un bien particulier. Au cours des premières années, il a été imputé à des fins d'impôt conformément à la loi de façon plus rapide qu'il a été amorti dans les livres. Il est toutefois incorrect de dire que nous devons au gouvernement \$1,795 milliards, ou je ne sais plus le chiffre que vous avez mentionné, en impôt sur le revenu. Cet impôt sur le revenu est reporté et sera dû en temps voulu lorsque l'amortissement et la déduction pour amortissement atteignent un point de chevauchement. Ce chiffre bien entendu n'est pas un chiffre de CP Rail, il s'agit . . .

M. Benjamin: C'est un chiffre accumulé depuis le début des années 1950 n'est-ce pas?

M. Clough: Il s'agit d'un chiffre historique, je veux dire d'une accumulation historique dans le bilan. Il s'agit également d'un chiffre consolidé pour tout le groupe du Canadien Pacifique. La partie CP Rail représente un petit peu moins de \$300 millions. Nous ne parlons donc pas du même chiffre. Je ne vois vraiment pas comment l'on peut dire qu'une somme est due. Elle ne l'est pas du tout.

M. Benjamin: Mais pour chaque partie de votre entreprise . . . vous faites apparaître 106 millions de dollars d'amortissement pour CP Rail, 75 millions de dollars pour CP Air, 38 millions de dollars pour CP Navires et 10 millions de dollars pour CP Camions. Vous avez pris l'amortissement pour vos coûts . . .

Le président: Monsieur Benjamin, votre question de privilège portait bien précisément sur une déclaration.

M. Benjamin: Doivent-ils cette somme ou non?

Le président: Restons-en à ce point s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Benjamin: All right. Well, their own financial statement says they have a liability of deferred income tax of \$1.756 billion.

Mr. Clough: That is the point, Mr. Mazankowski; it is a deferred liability. Double jeopardy.

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: That means I am as handsome as you are.

The Chairman: Order, please. I guess Mr. Benjamin is not satisfied with the explanation.

Mr. Benjamin: He lost me halfway through his depreciation.

The Chairman: I think I would have to rule that the witness explained the situation in accordance with generally acceptable accounting practices.

Mr. Benjamin: Did anybody understand it?

The Chairman: That is neither here nor there. Mr. Ben ... Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am afraid the disease is contagious.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would not want to get out of rotation here, but before we get too far removed from the questions that the previous questioner put, Mr. ...

The Chairman: Loiselle.

Mr. Bockstael: Mr. Loiselle was questioning Mr. Burbidge about the shareholders in the CPR, and Mr. Burbidge replied that 75% of the shareholders are Canadian. In his reply, he alluded to national pension plans and groups that have pension programs. I would like a clarification on that, Mr. Burbidge. Could I ask you: Are these national pension plans among the larger shareholders in the CPR?

Mr. Burbidge: Well, first off, when we talk about national pension plans, I do not think I said national pension plans. I said that ...

Mr. Bockstael: Group pension plans.

Mr. Burbidge: Pension investors. You know, pension plan investors do hold shares in Canadian Pacific. I do not know that we have a figure as to what percentage in Canadian Pacific they hold. The one figure I do know, the *Caisses de dépôt*—which invests for the Quebec Pension Fund, but also invest the automobile premiums, so it is not simply Quebec pension—holds 9.9% of CP Limited.

Mr. Bockstael: Thank you.

Mr. Chairman, I now have a point of privilege as a member of this committee and of the steering committee. I want to take strong exception to something that happened a short time ago.

[Translation]

M. Benjamin: Parfait. Leur état financier révèle un impôt sur le revenu reporté de 1,756 milliards de dollars.

M. Clough: Voilà la question, monsieur Mazankowski. Il s'agit d'un passif reporté. Ce qui représente un double danger.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

M. Benjamin: Cela veut dire que je suis aussi malin que vous.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Je crois que M. Benjamin n'est pas satisfait de cette explication.

M. Benjamin: J'ai perdu le fil à la moitié de son explication sur les amortissements.

Le président: Je pense que je vais devoir reconnaître que le témoin a expliqué la situation conformément aux méthodes de comptabilité généralement acceptées.

M. Benjamin: Est-ce que quelqu'un a compris quelque chose?

Le président: Ce n'est ni ici ni là. Monsieur Ben ... Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Le président: J'ai peur que cette maladie soit contagieuse.

M. Bockstael: Monsieur le président, je ne voudrais pas trop extrapoler, mais avant de nous écarter de trop des questions que la personne précédente a posées, monsieur ...

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Bockstael: M. Loiselle a posé une question à M. Burbidge au sujet des actionnaires de CPR, et M. Burbidge a répondu que 75 p. 100 d'entre eux sont Canadiens. Dans sa réponse, il a fait allusion aux régimes de pension nationaux et aux groupes qui ont des programmes de pension. J'aimerais avoir une explication sur ce point, monsieur Burbidge. J'aimerais vous poser la question suivante: ces régimes de pension nationaux existent-ils parmi les plus grands actionnaires de CPR?

M. Burbidge: Ma foi, de but en blanc, lorsque nous parlons de régimes de pension nationaux, je crois que je n'ai pas dit régimes de pension nationaux, mais que j'ai dit plutôt ...

M. Bockstael: Des régimes de pension de groupe.

M. Burbidge: Des investisseurs de pension. Voyez-vous, des investisseurs de régimes de pension possèdent des actions de Canadien Pacifique. Je ne sais pas si nous connaissons le pourcentage qu'ils détiennent au Canadien Pacifique. Par contre je connais le pourcentage des caisses de dépôt qui investissent pour le fonds de pension du Québec mais également les primes automobiles, ainsi comme vous le voyez il ne s'agit pas simplement de pension au Québec, ce chiffre donc est de 9.9 p. 100 de CP Limitée.

M. Bockstael: Merci.

Monsieur le président, j'ai maintenant une question de privilège en tant que membre de ce comité et du comité directeur. Je suis absolument opposé à ce qui s'est passé il y a peu de temps.

[Texte]

The two members of the NDP Party on this steering committee or on this transport committee issued a news communiqué at noon today. They say that the hearings in Ottawa are only for fat cats. They were present at the steering committee on June 30, and took part in the decision as to which representatives would be here and heard in Ottawa, in the national capital. We chose organizations like the national railways, Gilson—the author of the report—and other associations that had headquarters in Ottawa and had easy access to Ottawa. I take exception to that because we had Gilson, the Canadian Cattlemen's Association, the Canadian Trucking Association, the Canadian Manufacturers' Association; we are going to have the Canadian Export Association tomorrow, Mr. Donal Howe, who is an economist, and the Canadian Industrial Traffic League. Now I think this is going behind the committee and trying to take political advantage of the committee after agreeing that these are the people we are going to hear and have participating in the schedule. And to sit in the meeting and say that these are the people we are going to hear in Winnipeg, in Edmonton and Regina, and then turn around and do a backstabbing job on the committee is not proper, and I want to record and table this news release.

• 1515

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on Mr. Bockstael's question of privilege: none of us was present for the June 30 steering committee meeting; we were all in Regina at our national convention. I am not complaining about that. The steering committee had a perfect right to meet. At a steering committee meeting, several weeks earlier, members who were present will recall I protested vigorously about who we were going to hear from, and I was not present and nobody else was from the NDP at the steering committee on June 30. It is our opinion that we are spending extra time, lots of time, hearing from fat cats; minimum time from those who grow grain.

The Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Brièvement, je voudrais dire que j'ai assisté à la première réunion, à laquelle M. Benjamin assistait également, et il s'opposait au fait qu'on n'aille pas dans tous les villages de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta. Mais il ne s'est jamais opposé à ce qu'on entende ceux qu'on entendait à Ottawa ou dans les provinces. Merci.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, since this is an issue that grew out of the steering committee and in view of the fact that we do have another steering committee right after this session, I suggest that we raise this again at the steering committee and

[Traduction]

Les deux membres du NPD qui siègent au sein de ce comité de direction ou de ce comité des transports ont publié un communiqué de presse à midi aujourd'hui même. Dans ce communiqué ils déclarent que les audiences à Ottawa sont uniquement pour les grosses huiles. Ils étaient présents à la réunion du comité de direction le 30 juin et ont pris part à la décision relativement aux représentants qui devraient être ici et être entendus à Ottawa dans la capitale nationale. Nous avons choisi des organisations comme les chemins de fer nationaux, Gilson (l'auteur du rapport) et d'autres associations qui ont leur siège social à Ottawa et ont un accès facile à cette ville. Je m'y oppose parce que nous avons eu Gilson, la *Canadian Cattlemen's Association*, l'Association canadienne du camionnage, l'Association des manufacturiers canadiens et nous allons avoir demain l'Association canadienne d'exportation, M. Donal Howe qui est un économiste et la Ligue canadienne du trafic industriel. Je pense que leur action représente un coup joué dans le dos du Comité dans le but de tirer des avantages politiques après avoir accepté que les personnes et associations que je viens de nommer soient celles que nous entendrons et après avoir également participé à la préparation du calendrier. Ainsi, siéger au sein de ce Comité et admettre que ces associations et personnes sont bien celles que nous entendrons à Winnipeg, à Edmonton et à Régina, puis par la suite faire un coup pareil au Comité n'est pas convenable, aussi je tiens à ce que ce communiqué de presse soit inscrit et déposé.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet de la question de privilège de M. Bockstael, je tiens à dire qu'aucun d'entre nous était présent lors de la réunion du comité de direction du 30 juin; en effet, nous étions tous à Régina pour notre congrès national. Je n'ai aucune plainte à formuler au sujet de cette réunion. C'est le droit le plus absolu du Comité de se réunir. Par contre, lors d'une réunion du comité de direction tenue plusieurs semaines auparavant, les membres qui y assistèrent se rappelleront sans aucun doute que j'ai émis une violente protestation au sujet des organisations que nous devons entendre, et que je n'étais pas présent de même qu'aucun membre du NPD lors de la réunion du comité de direction du 30 juin. Nous sommes d'avis que nous consacrons beaucoup de temps, énormément de temps même, à entendre des grosses huiles, et très peu de temps à entendre ceux qui font pousser les céréales.

Le président: Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Only a few words to say that I have attended the first meeting, with Mr. Benjamin; Mr. Benjamin was opposed to the fact that we do not go to all villages of Saskatchewan, Manitoba and Alberta. But he was never opposed to hearing those who appeared in Ottawa or in the provinces. Thank you.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, étant donné que cette question pose un problème, problème né au sein du comité de direction, et que d'autre part nous avons un autre comité de direction aussitôt après la présente réunion, je suggère que

[Text]

not waste the time of the valuable witnesses we have before us. Let us proceed with the next witness.

The Chairman: Agreed.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I will now call on Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Burbidge, you seem to dispute the 18% cost of capital figure that has been allowed in Bill C-155. Is that correct?

Mr. Burbidge: Yes. We are saying that it is low.

Mr. McKnight: My understanding is that the figure was arrived at by the CTC?

Mr. Burbidge: Yes.

Mr. McKnight: Why would you not be able to, and would you like to try, to convince the committee that it is low when you were unable to convince CTC, which supposedly is very knowledgeable in the accounting of railroads?

Mr. Clough: I think, Mr. McKnight, that ultimately the CTC will indeed be having a major cost of capital hearing, which you may have heard of, at which we will be making further presentations. There are certain basic differences between ourselves and the CTC in the way that the cost of capital for grain should be calculated. There are two essential bases developed annually by the CTC. There is one which is in effect for rate-making purposes, the minimum-maximum one, and there is another rate for compensation subsidy-type purposes in which the essential difference, I think, lies in the CTC's treatment of deferred income taxes. On a commercial or rate-making basis, they feel that deferred income taxes should earn a return, while on the so-called subsidy basis they feel deferred income taxes should not make a return. Mr. Gilson in his review of these matters indicated, I thought quite clearly, that grain should fall within a commercial-type ambit and hence the cost of capital should be based on a minimum-maximum procedure.

• 1520

Mr. McKnight: But you are asking for 31%.

Mr. Clough: Yes.

Mr. McKnight: There is quite a difference between 18% and 31%, or even Mr. Gilson's recommendation.

Mr. Clough: A very large difference. Of course, I have no idea of the source of Mr. Gilson's number. I do not know that anyone has. It was a number. Our own 31% reflected a cost of equity of 21.2%, and this was fairly carefully documented on various bases. The simplest approach to equity cost was to look at the then cost of debt and add on the appropriate risk premiums as developed, as demonstrated in the market over time. We also ran the sort of standard formulae for dividends plus growth over years, and these indicate, as I think logic would, that 20% plus is plainly the longer term cost of equity for an enterprise such as ours.

[Translation]

nous soulevions ce point une nouvelle fois lors de la réunion du comité de direction et que nous ne fassions pas perdre leur temps aux témoins ici présents. Passons donc au témoin suivant.

Le président: Tout à fait d'accord.

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Monsieur Burbidge, vous semblez contester le chiffre de 18 p. 100 du coût en capital autorisé dans le bill C-155. Est-ce exact?

M. Burbidge: Oui, nous pensons qu'il est trop faible.

M. McKnight: Je crois savoir que ce chiffre a été arrêté par la CCT?

M. Burbidge: Oui.

M. McKnight: Pourquoi donc ne seriez-vous pas en mesure, et pourquoi n'essaieriez-vous pas de convaincre le Comité que ce chiffre est faible alors que vous n'avez pu convaincre la CCT qui à ce que l'on croit, est très versée dans le domaine de la comptabilité des chemins de fer?

M. Clough: Je pense, monsieur McKnight, qu'en fait la CCT tiendra une importante audience sur cette question, et que c'est alors qu'enous présenterons d'autres arguments. Il existe certaines différences fondamentales entre nous-mêmes et la CCT sur la façon dont le coût en capital pour les grains devrait être calculé. La CCT arrête deux méthodes par an, une permettant de fixer les taux, le taux minimum-maximum, et l'autre donnant le taux pour un genre de subvention compensatrice à propos duquel la différence essentielle repose d'après moi dans la manière dont la CCT traite les impôts sur le revenu reportés. Sur une base commerciale, elle est d'avis que les impôts sur le revenu reportés devraient entraîner un profit contrairement au système de subvention. Je crois que M. Gilson a parfaitement indiqué que les grains devraient tomber dans une catégorie commerciale et que par conséquent le coût en capital devrait être calculé selon une méthode du minimum-maximum.

M. McKnight: Mais vous demandez 31 p. 100.

M. Clough: C'est exact.

M. McKnight: Il y a toute une différence entre 18 p. 100 et 31 p. 100, ou même avec la recommandation de M. Gilson.

M. Clough: Une très grande différence. Bien entendu, je ne sais pas du tout où M. Gilson a tiré ce chiffre. Je sais simplement qu'il s'agit d'un chiffre. Celui de 31 p. 100 que nous avons avancé tient compte d'un coût de valeur nette de 21.2 p. 100; ce chiffre a été justifié sur diverses bases. L'approche la plus simple a consisté à se pencher sur le coût des dettes d'alors et d'ajouter les primes de risques appropriés telles que démontrées sur le marché au cours du temps. Nous avons également pris des formules standards pour les dividendes plus la croissance au fil des ans, ce qui a démontré que 25 p. 100 au

[Texte]

Mr. McKnight: Why is 31% your figure.

Mr. Clough: Of course, the 21% cost of equity is after tax, and the 31% figure is a pre-tax figure. They are a different thing. The 31% is an overall cost of money on a before-tax basis, and then one siphons off that the amount required to pay the interest on the debt, which is tax allowable, and then any that is left, of course, is sliced in half in our case by tax payments. What is left falls to the equity, so the 21% I speak of as cost of equity is an after-tax cost.

Mr. McKnight: While we are talking about tax, the witnesses in front of us this morning—one specific example of Canadian National was recapitalized in 1976-77 for \$808 million. Now if Canadian Pacific was given a gift of \$808 million, would you still be allowed as Canadian National is to have that \$808 million left to write off against a taxable position in future years carried over? There is old wed and new wed in CN. Would you people be treated the same if you were given a gift of \$808 million to recapitalize?

Mr. Clough: It is difficult to answer, because I cannot imagine a gift of \$808 million free capital. It would ease my job considerably if it existed.

Mr. McKnight: If I started off by saying you had received a gift, you would mix me up with Mr. Mazankowski again.

Mr. Clough: Presumably, if such a gift were made to the shareholders of Canadian Pacific, coming from some hypothetical source, then I would think on principle this now becomes part of the shareholders funds, and the use of those funds is another issue. If those funds are used to acquire assets, then I would have to say, on the basis of what law and equity I understand, that those would earn a return. They would be entitled to a return.

Mr. McKnight: I would like to go a little further on the CN adjustment charge, again for clarification. It is my understanding that the CN adjustment charge, and as the bill reads, is for Canadian National distance compared to CP, for the service of Rupert, Churchill, and other factors. The bill reads "and other factors"; we do not know what they are. If this bill is passed and the \$14 million figure for 1982-83 that has been arrived at is reviewed, which it will be, does that mean that if the volume increased and CN ran their gathering system on that line more efficiently, that their portion or that CN investment fund would go down?

• 1525

Mr. Clough: I am not sure of all the factors that will be taken into account.

Mr. McKnight: I am not either.

Mr. Clough: No. But to the extent that it is related to the Prince Rupert section, my understanding would be that if they,

[Traduction]

moins comme pourcentage représente le coût des valeurs nettes à long terme pour une entreprise comme la nôtre.

M. McKnight: Mais alors pourquoi avez-vous indiqué 31 p. 100?

M. Clough: Bien entendu, les 21 p. 100 représentent un chiffre après les impôts, et celui de 31 p. 100 avant les impôts. Les 31 p. 100 représentent un coût d'ensemble avant l'impôt, et l'on en déduit que la somme nécessaire pour payer l'intérêt sur la dette, qui peut être déduit de l'impôt, et toute somme qui reste est partagée en deux dans notre cas par les paiements d'impôt. Ce qui reste, c'est-à-dire les 21 p. 100 représentent donc le coût après impôt.

M. McKnight: Puisque nous parlons d'impôt, les témoins qui se sont présentés devant nous ce matin, ont donné un exemple précis du Canadien National à savoir la refonte de capital en 1976-1977 d'un montant de 808 millions de dollars. Si le Canadien Pacifique recevait un cadeau de 808 millions de dollars, seriez-vous toujours autorisé comme le Canadien National à amortir cette somme de 808 millions de dollars au cours des prochaines années? Seriez-vous traité de la même façon si vous receviez un cadeau de 808 millions de dollars à titre de refonte de capital?

M. Clough: Il est difficile de répondre à cette question, parce que je ne peux m'imaginer de recevoir à titre de cadeau des disponibilités de l'ordre de 808 millions de dollars. Il est certain que cela me faciliterait grandement la tâche.

M. McKnight: Si j'avais commencé par dire que vous aviez reçu un cadeau, vous m'auriez pris encore une fois pour M. Mazankowski.

M. Clough: À supposer qu'un tel cadeau était fait aux actionnaires du Canadien Pacifique, dans ce cas, je me dirais que cela fait maintenant partie des fonds des actionnaires et que l'utilisation de ces fonds est une autre question. Si ces fonds ne sont pas utilisés pour acquérir des valeurs actives, j'en viendrais à la conclusion que ces fonds devraient rapporter un profit. Cela ne fait aucun doute.

M. McKnight: J'aimerais aller un petit peu plus loin afin d'obtenir des explications sur la question des frais de rajustement du CN. Je crois comprendre que ces frais, d'après le bill, sont pour les distances du Canadien National comparés à CP, pour le service de Rupert, Churchill et d'autres facteurs. Le bill stipule «et d'autres facteurs», mais nous ne savons pas ce qu'ils sont. Si ce bill est adopté et que le chiffre de \$14 millions pour 1982-83 est révisé, ce qu'il sera, cela veut-il dire que si le volume augmente et que le CN exploite son système sur cette ligne de façon plus efficace, que leur part ou que le fonds d'investissement du CN diminuera?

M. Clough: Je ne connais pas tous les facteurs qui seront pris en considération.

M. McKnight: Moi non plus.

M. Clough: Non, mais en ce qui concerne la section Prince Rupert, je crois savoir qu'ils seraient en mesure d'attirer

[Text]

as they go through the procedure of upgrading the branch lines using the branch line funds that they are getting and where they are installing much heavier rail under the branchline program, then they would be in a position to syphon more traffic through this area onto the Rupert Line. And I would think the adjustment goes up not down, because of the way it is constructed.

Mr. McKnight: Is not the adjustment placed there because of the inefficiencies that are in that portion of Canadian National's network? Therefore, they have been compensated this year \$14 million because of the inefficiencies and the other factors, and we could not find out from CN what these other factors were either. The minister makes up the other factors. But if the volume increased and if they ran it in a more efficient manner than the rest of their network, in fact would not that CN investment fund go lower?

Mr. Stinson: I think the main portion of that would be related by the extra length to Prince Rupert, which obviously they cannot do anything about. That is going to be there and I think we recognized that there were additional costs related to that. To what degree they improve that line and lower their operating costs, then that would have an effect on the CN adjustment. On the other hand, to offbalance that, as you point out, we do not know what other factors might be taken into consideration in the balance of their network that would offset that.

Mr. McKnight: Let us go past 1982-1983, if we could.

The Chairman: This is your last question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: If we could go past 1982-1983 with the adjustment fund, and if Canadian National did not operate that portion of their network as efficiently as the rest of their network, would their share of the adjustment, or the CN adjustment fund, increase? If they made a conscious decision not to operate the gathering system in that portion of their network, as efficiently as the rest then would it increase? I guess what I am saying is, the \$14 million we see now is not constant and it will either I presume go up or down in future years, depending on the way Canadian National operates that portion of the network which gives them the adjustment fund. If that happens, it could increase.

Mr. Stinson: Oh, yes.

Mr. McBride: It could get a larger percentage of the \$14 million if it is inefficient. If it is efficient, they could get a lesser percent.

Mr. Stinson: Our position is that it should be capped at the \$14 million. Relating back to the argument Mr. Burbidge made, that is one area to drive efficiencies on both railroads.

Mr. Burbidge: That is our real concern. That \$14 million may be all right as some sort of estimate of the additional cost of going on the longer line to Prince Rupert, but the open-endedness of it and the ability to take into account other factors, none of which we understand any better than you, is

[Translation]

d'avantage de trafic dans ce secteur sur la ligne Rupert par l'amélioration de lignes d'embranchement à partir des fonds à cet effet et par l'installation de rails plus lourdes en vertu du programme prévu. En fait je pense qu'il s'agit d'un rajustement à la hausse et non pas à la baisse.

M. McKnight: Ce rajustement n'est-il pas effectué en raison des insuffisances relevées sur cette partie du réseau du Canadien National? Par conséquent, ils ont été dédommagés cette année de \$14 millions en raison des insuffisances et des autres facteurs, et nous ne pouvons apprendre du CN ce que sont ces facteurs. Le ministre constitue les autres facteurs, mais si le volume a augmenté et si leur réseau est exploité de façon plus efficace le fonds d'investissement du CN ne subirait-il pas une baisse?

M. Stinson: Je pense qu'il faut tenir compte avant tout de la très grande distance jusqu'à Prince Rupert, à propos de laquelle on ne peut rien. Je pense également qu'il faut reconnaître qu'il y a eu des frais supplémentaires pour cette raison. Jusqu'à quel point ils ont amélioré cette ligne et réduit leurs frais d'exploitation? Cela aura des conséquences sur le rajustement du CN. D'autre part, nous ne savons pas quels sont les autres facteurs qui pourraient être pris en considération en contrepartie.

M. McKnight: Allons plus loin que 1982-1983.

Le président: Il s'agit-là de votre dernière question, M. McKnight.

M. McKnight: Si nous pouvions aller au-delà de 1982-83 au sujet du fonds de rajustement, et si le Canadien National n'exploitait pas cette partie de son réseau aussi efficacement que le reste du réseau, sa part du rajustement ou bien le fonds du rajustement du CN augmenterait-il? Si le CN décidait après mûre réflexion de ne pas exploiter le système de rassemblement dans cette partie du réseau, de façon aussi efficace que le reste, y aurait-il une augmentation? Ce que je veux dire c'est que les \$14 millions ne sont pas constants et que cette somme augmentera ou diminuera au cours des prochaines années selon la façon avec laquelle le Canadien National exploitera cette partie du réseau qui lui donne le fonds de rajustement. Si cela se produit, il y aura une augmentation.

M. Stinson: Certainement.

M. McBride: Le pourcentage des \$14 millions pourrait être supérieur si l'exploitation était inefficace. Si par contre elle est efficace, le pourcentage pourrait être inférieur.

M. Stinson: Nous sommes d'avis qu'il faudrait s'en tenir à \$14 millions. Pour en revenir à l'argument de M. Burbidge, c'est un secteur où les deux compagnies de chemin de fer devraient fonctionner efficacement.

M. Burbidge: Nous avons peur que ces \$14 millions ne conviennent que comme une sorte de prévision des coûts supplémentaires pour aller jusqu'à Prince Rupert, et que l'aptitude à tenir compte d'autres facteurs que personne d'entre nous comprend mieux que vous, va détourner l'atten-

[Texte]

going to detract from this competitive dynamic mechanism that is now in the bill and that compels the railways to compete with each other to lower their costs. It is going to destroy that.

Mr. McKnight: It also takes away from the farmers' benefit of \$651 million for the movement of grain from Canadian Pacific lines.

Mr. Burbidge: That is right, and to the extent that the railways, in competing with each other, lower their costs—if you take that incentive away, the farmers have lost the benefits of the lower costs that would be generated by that competition.

Mr. Stinson: Have you finished, Mr. Burbidge?

Mr. Burbidge: Yes.

• 1530

Mr. Stinson: There is one other point I would just like to clarify for Mr. McKnight. There is provision in that bill for further reciprocal movements which would tend to balance any extra traffic that went to Prince Rupert on CP lines. There is a possibility the corresponding traffic could be handled reciprocally to CP destinations in Vancouver and Thunder Bay.

Mr. McKnight: Thank you.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Monsieur Burbidge, tout à l'heure, en répondant à mon collègue, M. Loisel, vous nous avez dit que pour l'année 1983, le CP avait projeté d'investir environ 315 millions de dollars et que déjà 85 p. 100 de ce montant-là était engagé. Pour notre gouverne, pourriez-vous nous dire combien d'emplois le CP va créer avec cet investissement-là pour l'année 1983? Et avec le nouveau projet de loi, le Bill C-155, est-ce que vous avez fait une estimation des possibilités de création d'emplois pour les cinq prochaines années, par exemple?

Mr. Burbidge: I think that was an answer by the president, and I am going to ask him to respond.

Mr. Stinson: Well, in respect to the 1983 program, we indicated to the minister that some 2,200 person-years of employment would be generated this year in the construction work that would lead to the expenditure of that money. Then, when those facilities are complete, it could lead to 400 additional jobs on CP rail. As an example of that, we are doubling in size the locomotive repair facility at Winnipeg. We are doubling in size, or more than that, the car repair facility at Moose Jaw. When those facilities are complete, then they will generate more employment as the work goes in there. In respect to the five-year program which I discussed, I believe the construction is 14,000 person-years of work, and could lead to 2,000 additional jobs when that work is completed and as the traffic grows on CP rail.

The Chairman: Anything else?

[Traduction]

tion de ce mécanisme de concurrence dynamique qui fait actuellement partie du bill et qui force les compagnies de chemin de fer à se concurrencer pour baisser leurs coûts.

M. McKnight: Cela empiète également sur le profit de \$651 millions des fermiers pour le mouvement des grains des lignes du Canadien Pacifique.

M. Burbidge: C'est exact, dans la mesure où les compagnies de chemin de fer en se faisant concurrence réduisent leurs coûts; si vous retiriez ce stimulant, les fermiers perdraient les avantages de la réduction des coûts qu'entraînerait cette concurrence.

M. Stinson: Avez-vous fini, M. Burbidge?

M. Burbidge: Oui, j'ai fini.

M. Stinson: J'aimerais préciser un point supplémentaire pour M. McKnight. Ce bill prévoit d'autres mouvements réciproques qui équilibreraient tout trafic supplémentaire qui irait à Prince Rupert sur les lignes du CP. Il est possible que le trafic correspondant pourrait être traité réciproquement vers les destinations du CP à Vancouver et Thunder Bay.

M. McKnight: Merci.

Le président: M. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Burbidge, in your answer to Mr. Loisel earlier, you said that for the year 1983 the CP had planned to invest about \$315 million, 85% of that amount having already been invested. For our information, could you tell us how many jobs this investment will generate in 1983? And with this new piece of legislation, Bill C-155, have you already made projections on job creation for the next five years, for example?

M. Burbidge: Je pense que c'était une réponse du président et je vais lui demander de répondre.

M. Stinson: En ce qui concerne le programme de 1983, nous avons indiqué au ministre qu'environ 2,200 années-personnes d'emplois seraient créés cette année dans le domaine des travaux de construction qui entraîneraient les dépenses de cette somme. Une fois ces installations terminées, il pourrait y avoir 400 emplois supplémentaires à CP Rail. Citons à titre d'exemple que nous multiplions par deux le nombre d'installations de réparations de locomotives à Winnipeg. J'ajouterais que nous multiplions par deux si ce n'est pas plus le nombre d'installations de réparations de voitures à Moose Jaw. Une fois ces installations terminées, il pourrait y avoir davantage d'emplois à cet endroit. En ce qui concerne le programme quinquennal dont j'ai parlé, je pense que la construction occuperait 14,000 années-personnes, ce qui pourrait créer 2,000 emplois supplémentaires une fois les travaux terminés et lorsque le trafic augmentera sur CP Rail.

Le président: Autre chose?

[Text]

M. Ostiguy: Merci. J'ai encore une question.

Monsieur le président, on accuse souvent les compagnies de chemins de fer de changer la situation rurale dans l'Ouest canadien par l'abandon des services ferroviaires, par l'abandon de petites municipalités, en invoquant le spectre des tarifs du transport des grains. Si le Bill C-155 était adopté, quelle assurance pourriez-vous donner aux gens de l'Ouest canadien? Quelle assurance pourriez-vous leur donner quant à leur communauté et quant à la participation, tant monétaire qu'autre, dans leur milieu?

Mr. Stinson: I think the main benefit for western Canada in this program, and as a result of this bill, will be the ability of the railways to put the capacity into place. That is going to enable us to move more grain—far more grain than we are presently moving—and is going to put a system into place that will allow the expansion of the coal industry, the petrochemical industry, the forest products industry, the potash industry, and so on. The secondary processing industry may develop on the Prairie beyond where it is today.

This is going to put the infrastructure in place. After all, in western Canada, the resource industries and the manufacturing industries are very dependent on rail transportation. If you give them the basis of a proper rail system, then they can develop. I think that is the main benefit to western Canada.

In respect to the first part of your question, with regard to the abandonment of railway branch lines and its effects on small communities, I think there have been many studies done in this regard, and I think they have all proven that the change in the rural communities in western Canada relates largely to regional schools, regional hospitals, regional shopping centres, and the development of a vast highway network. These are all changes that have tended to move people into larger areas or allow rural citizens to go farther for their services in a more convenient manner. It has relatively little to do with the branch line network.

M. Ostiguy: Merci.

Le président: C'est tout?

M. Ostiguy: Oui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ostiguy.

Now, if everybody could only be as brief as Mr. Ostiguy! Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Mr. Ostiguy: Thank you. One more question.

Mr. Chairman, railway companies are often accused of changing the rural situation in western Canada with the dropping of rail services, of small communities, with the threat of grain transportation costs. If Bill C-155 were to be passed, what guaranties could you give people in the west? What guaranty could you give them as to their community and their participation, financial and other, in their environment?

M. Stinson: Je pense que le principal avantage pour l'Ouest du Canada dans ce programme, et à la suite de l'adoption de ce bill, sera la possibilité qu'auront les chemins de fer de transporter davantage de grains, beaucoup plus que nous le faisons actuellement, et de mettre en place un système qui permettra l'expansion de l'industrie du charbon, de l'industrie de la pétrochimie, de l'industrie forestière, de celle de la potasse, etc... L'industrie de la transformation pourrait se développer dans les Prairies bien au-delà de ce qu'elle est aujourd'hui.

Cela permettra aussi de mettre en place une infrastructure. Après tout, dans l'Ouest du Canada les industries de ressource et celles de fabrication dépendent énormément des transports de chemins de fer. Si vous leur donnez les éléments de base d'un bon système de chemins de fer, alors ces industries peuvent se développer. Je pense qu'il s'agit là du principal avantage pour l'Ouest du Canada.

En ce qui concerne la première partie de votre questions, au sujet de l'abandon de lignes d'embranchement et des conséquences pour les petites communautés, je pense que de nombreuses études ont été effectuées et qu'elles ont toutes révélé que le changement ainsi créé dans les communautés rurales dans l'Ouest du Canada concerne principalement les écoles régionales, les hôpitaux régionaux, les centres commerciaux régionaux et la mise en place d'un vaste réseau routier. Tels sont là tous les changements qui ont eu tendance à pousser des personnes à s'installer dans de plus grandes régions ou à permettre à des citoyens de communautés rurales d'aller plus loin pour obtenir des services plus pratiques. Cela a bien peu de choses à voir avec le réseau de lignes d'embranchement.

Mr. Ostiguy: Thank you.

The Chairman: Is that all?

Mr. Ostiguy: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ostiguy.

Si tout le monde pouvait être aussi bref que M. Ostiguy. Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

• 1535

Mr. Burbidge, we had representatives of the trucking industry appear before us as witnesses yesterday and they were supportive of the freedom of choice recommendation. I gather your position, as a railway, is a neutral one. Is this correct?

Monsieur Burbidge, nous avons entendu hier des témoins représentant l'industrie du camionnage qui appuyaient la recommandation touchant la liberté de choix. Je crois comprendre que votre position, en tant que chemin de fer, est neutre. Est-ce juste?

[Texte]

Mr. Burbidge: That is right.

Mr. Neil: They talked about the Lethbridge experience, the trucking of grain upwards of 250 miles, use of unit trains, and the fact that it reduced the turnaround time considerably with the result that it would require fewer cars to move grain.

Now, I wonder, with respect to branch lines or grain-dependent lines, do you have a breakdown or can you give us a breakdown of the percentage of the costs that are related to moving the grain on these lines and the percentage of cost of moving the grain on the main lines? Are the branch lines an expensive means of moving the grain?

Mr. Clough: I do not have it fully broken down in the way you ask. The basic cost of the branch line network itself would be about 15% of the total cost of grain. Now, a fairly substantial number, the two railways combined, the cost of the branches but not the cost of moving the grain on them, runs, oh, say, \$110 million a year. I am afraid I do not have broken out in any convenient form the added costs of the movement over the branch to the main portion, although I think it is fairly safe to say that clearly the cost of trundling out along the branch lines, picking up the cars a few at a time and trundling back is a relatively expensive operation.

Mr. Neil: The representatives from the CN this morning seemed to indicate that the use of trucks on some of these lines might be worthwhile looking at. Is your position somewhat similar to theirs?

Mr. Burbidge: I think our position would be that if the western community wants to move to that sort of a solution, which would involve a whole lot of things: Where would you do it, on which branch lines would you do it, where would you congregate it?—a whole host of questions that relate very directly to the producer community on these branch lines. If that is worked out, we are quite happy to live with it.

Mr. Neil: The truckers and the CN were not suggesting the shutting down of the elevators on the various lines, but the utilization of the elevators and the movement of grain from the elevator to a central point for movement to export positions.

Mr. Stinson: Mr. Neil, let us take one example of a line. Trucking off an individual line—you could even retain the country elevators along there—if you could remove the branch line itself, then you have a large element of the cost removed, which in turn allows you to do the trucking. But if you leave the network in place and there is no rail traffic and you are trucking, a lot of your costs are still there, because you still have the track there. But there is certainly room for some innovative moves in that regard.

Mr. Neil: With respect to the rehabilitation of lines, the rehabilitation builds these lines, as someone said this morning, to gold-plated standards—220,000 pounds and 30 miles an hour. Now, does this mean that maintenance costs on these

[Traduction]

M. Burbidge: C'est bien cela.

M. Neil: Ils ont parlé de l'expérience de Lethbridge, du transport de grain par camion sur plus de 250 milles, de l'utilisation de trains unitaires et du fait que cela réduisait considérablement le temps de rotation, de sorte que le transport du grain exigerait moins de wagons.

Auriez-vous une ventilation ou pourriez-vous nous en donner une, en ce qui concerne les embranchements ou les lignes tributaires du transport du grain, quant au pourcentage des coûts afférents au transport du grain sur ces lignes et au pourcentage du coût du transport du grain sur les lignes principales. Les embranchements sont-ils un moyen coûteux de transporter le grain?

M. Clough: Je n'ai pas la ventilation détaillée que vous demandez. Le coût de base du réseau d'embranchements même représenterait environ 15 p. 100 du coût total du grain. Pour les deux chemins de fer réunis, le coût des embranchements, sans le coût du transport du grain sur ces embranchements, s'élève à, mettons, 110 millions de dollars l'an. Je n'ai malheureusement pas de ventilation simplifiée des coûts supplémentaires du transport sur l'embranchement jusqu'à la ligne principale, mais je puis dire sans trop risquer de me tromper que le coût des déplacements sur les embranchements, du ramassage des wagons quelques-uns à la fois et du retour est relativement élevé.

M. Neil: Les représentants du CN ont semblé nous indiquer ce matin qu'il vaudrait peut-être la peine d'envisager la possibilité d'utiliser des camions sur certains de ces embranchements. Votre position est-elle voisine de la leur?

M. Burbidge: Si les gens de l'ouest veulent adopter ce genre de solution, ce qui supposerait beaucoup de choses, notre position serait la suivante: où voulez-vous le faire, sur quels embranchements, où voudriez-vous rassembler tout ça? Une foule de questions qui intéressent très directement les producteurs sur ces embranchements. Si cela s'arrange, nous serons très heureux de nous en accommoder.

M. Neil: Les camionneurs et le CN ne prêchaient pas la fermeture des élévateurs sur les divers embranchements, mais plutôt le transport du grain depuis les élévateurs jusqu'à un point central d'où il serait acheminé vers les points d'exportation.

M. Stinson: Monsieur Neil, prenons l'exemple d'une ligne. En éliminant un embranchement individuel par le transport par camion—on pourrait même y maintenir les élévateurs régionaux—en supprimant l'embranchement même, on élimine un élément important du coût, ce qui vous permet d'assurer le transport par camion. Mais si on maintient le réseau en place et qu'il n'y a pas de trafic ferroviaire mais du transport par camion, une bonne part des coûts subsistent, car la voie ferrée y est toujours. Mais il y a certainement de la place pour certaines initiatives nouvelles à cet égard.

M. Neil: Pour ce qui est de la rénovation des lignes, on les aménage, comme quelqu'un l'a dit ce matin, selon des normes en or: 220,000 livres et 30 milles à l'heure. Or, cela signifie-t-il que les coûts d'entretien de lignes seront minimes pour les

[Text]

lines will be minimal for the next number of years? And, if so, what effect will this have on the rates?

Mr. Stinson: I would like to take exception in respect of the lines that we have rehabilitated, they are not rehabilitated to gold-plated standards. They are rehabilitated, as you indicated, to enable them to carry 220,000-pound equipment, 30 miles an hour, on a year-round basis. That is the criterion. We have done the rehab work on that basis. To our knowledge, the government, through their agency, the Canadian Transport Commission, is satisfied with the work that we perform, and it is neither underdone or overdone.

But beyond that, certainly if you maintain them to a proper standard, your maintenance costs would be lower than what they would be if you had not rehabilitated them.

• 1540

But, as I indicated in response to an earlier question, we are spending \$43 million on the grain-dependent lines this year. We submitted a four-year program to the government for the ongoing maintenance beyond 1983, and those costs, as they are plugged into the system by the Canadian Transport Commission at the recosting, are all going to come out on the final number.

Mr. Neil: Now, with respect to determining your return on your investment, is the cost of rehabilitating these lines included in your 18% figure?

Mr. Stinson: No. I think, in the Snively study, the government funds that went into the rehabilitation program were taken into account, but they had not been put in by the railways when he did the costing.

Mr. Neil: Do you know whether or not they are in there now in this figure of \$651 million? Snively, I gather, indicated in his report that the cost of rehabilitating the lines could be included, but the cost of purchasing the equipment with rehabilitation funds could not be.

Mr. Burbidge: I think the bill specifically excludes the cost of capital and depreciation in respect to rehabilitation funds and government-covered hoppers.

Mr. Neil: Now I have one other thing with respect to rehabilitation. What concerns me a little bit is the fact that, in your tendering process and making use of government funds, the government is not involved with respect to the determination of the acceptance of tenders. Is this not correct?

Mr. Stinson: No, I think, the railway takes responsibility for the tendering. You are talking about contracting out, Mr. Neil?

Mr. Neil: Right.

Mr. Stinson: That is right.

Mr. Neil: You see one of the problems or complaints that I have heard from some of the people who from time to time have been involved in tendering is that the CPR in particular does not necessarily do it, and, in many cases, it accepts the high tender, rather than the lowest or any other tender. In

[Translation]

quelques prochaines années? Et, dans l'affirmative, quel effet cela aura-t-il sur les taux?

M. Stinson: J'aurais une mise au point à faire au sujet des lignes qui ont été rénovées: elles ne l'ont pas été suivant des normes en or. Elles sont rénovées, comme vous l'avez dit, pour pouvoir supporter un matériel de 200,000 livres, à une vitesse de 30 milles à l'heure, à longueur d'année. Voilà le critère. C'est en fonction de ce critère que nous avons fait les rénovations. À notre connaissance, le gouvernement, par l'entremise de son organisme, la Commission canadienne des transports, est satisfait du travail que nous faisons, qui n'est ni plus ni moins que ce qu'il faut.

Mais à part cela, il est sûr que si vous les maintenez suivant des normes appropriées, les coûts d'entretien seront plus bas que s'il n'y a pas de rénovations.

Mais, comme je l'ai indiqué en réponse à une question précédente, nous affectons 43 millions de dollars aux lignes tributaires du transport du grain cette année. Nous avons présenté un programme quadriennal au gouvernement pour l'entretien permanent après 1983, et ces coûts seront ceux qui ressortiront, en définitive, une fois passés par le système de réexamen des coûts de la Commission canadienne des transports.

M. Neil: Le coût de la rénovation de ces lignes est-il compris dans les 18% de rendement de votre investissement?

M. Stinson: Non. Sauf erreur, l'étude Snively tenait compte des fonds gouvernementaux affectés au programme de rénovation, mais les chemins de fer ne les avaient pas communiqués lorsqu'il a établi les coûts.

M. Neil: Savez-vous s'ils figurent ou non dans ce chiffre de 641 millions de dollars? Snively, si j'ai bien compris, a indiqué dans son rapport que le coût de la rénovation des lignes pourrait être compris, mais pas le coût d'achat du matériel avec les fonds de rénovation.

M. Burbidge: Je pense que le projet de loi exclut spécifiquement le coût d'immobilisation et d'amortissement à l'égard des fonds de rénovation et des wagons-trémies du gouvernement.

M. Neil: Une autre question au sujet de la rénovation. Je m'inquiète un petit peu de ce que, dans votre processus de soumission et dans l'utilisation que vous faites des fonds gouvernementaux, le gouvernement n'a rien à dire sur l'acceptation des soumissions. N'est-ce pas exact?

M. Stinson: Non, je pense que le chemin de fer assume la responsabilité des appels d'offres. Vous voulez parler des contrats à l'extérieur, monsieur Neil?

M. Neil: Juste.

M. Stinson: C'est cela.

M. Neil: Voyez-vous, l'un des problèmes ou l'une des plaintes dont me font part certaines des personnes qui, detemps à autre, ont participé aux soumissions est que le Canadien Pacifique en particulier accepte parfois la soumission la plus élevée, plutôt que la plus basse ou une autre. Dans certains cas,

[*Texte*]

some instances, I have been told, the person who submitted the highest tender for the job had his tender accepted. Then he turned around and subcontracted out to the person who had submitted the lowest tender.

It seems to me that, where taxpayers' money is being used for rehabilitating lines, care, caution, and discretion should be used in determining who should receive the contract.

Mr. Stinson: Sir, the Canadian Pacific looks after the government's money and its own in a very prudent manner. That has been our tradition.

Generally speaking, we are not obliged to accept the absolute lowest tender. There are other factors involved. For example, we might feel the bidder is qualified to do the job. We may ask whether he has the proper equipment or whatever. But, generally speaking, obviously we want to get the lowest price, whether it is our money or the government's money. But if you have a specific case that you would like to let me know about, I would surely be glad to look into it.

Mr. Neil: The Auditor General, of course, made some suggestion in his report that the moneys were not properly spent, and that you were not getting value for the money. I will perhaps contact the people who were in touch with me, people who have been involved in this type of work for many years, and have them get in touch with you and bring it to your attention.

Mr. Stinson: Certainly, the auditing that has been done by the CTC and the people to whom they have contracted some of the inspection work, and the inspections they have done so far, to my knowledge show that the work has been done in a satisfactory manner and in a low-cost method. But, again, I would be glad to look into an individual example for you.

The Chairman: Mr. Neil, you are right on time.

Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Vous me permettez de souhaiter la bienvenue aux autorités du Canadien Pacifique que j'ai l'occasion de rencontrer pour la première fois.

J'aurais certaines questions à poser, à tout le moins une. Étant donné que je ne connais pas le réseau du CP autant que certains de mes collègues, j'aimerais bien que vous me disiez quels sont les endroits où vous êtes le seul transporteur et quels sont les endroits que vous partagez avec le CN sur le réseau du transport des grains. Dans votre document, à un moment donné, vous dites ceci:

• 1545

... une loi fixant des taux d'acheminement des grains, pris dans leur sens général, depuis environ 1,225 points jusqu'à quatre ports sur 18,000 milles de voie ferrée appartenant à deux chemins de fer.

J'aimerais bien me comprendre dans ce système-là.

Mr. Burbidge: I suppose there are maps that could be made available to the committee that would show the Canadian

[*Traduction*]

m'a-t-on dit, c'est le plus haut soumissionnaire qui a obtenu le contrat pour ensuite le confier en sous-traitance au plus bas soumissionnaire.

Il me semble que, lorsqu'on dépense l'argent des contribuables pour rénover des lignes, il y a lieu de faire preuve de prudence et de bon jugement dans l'adjudication d'un contrat.

M. Stinson: Monsieur, le Canadien Pacifique s'occupe de l'argent du gouvernement et du sien de façon très prudente. C'est la tradition chez nous.

De façon générale, nous ne sommes pas tenus d'accepter le plus bas soumissionnaire absolu. Il y a plusieurs facteurs qui entrent en ligne de compte. Par exemple, nous pourrions juger que le soumissionnaire est qualifié pour faire le travail. Nous pouvons demander s'il a le matériel approprié ou quoi encore. Mais, de façon générale, nous voulons manifestement obtenir le plus bas prix, peu importe que ce soit nous ou le gouvernement qui paye. Mais si vous avez un cas précis à me communiquer, je serais certainement très heureux de l'étudier.

M. Neil: Le vérificateur général, naturellement, a dit dans son rapport que les fonds n'étaient pas dépensés judicieusement, et que vous n'en aviez pas pour votre argent. Je communiquerai peut-être avec les gens qui ont pris contact avec moi, avec des gens qui font ce genre de travail depuis de nombreuses années, pour leur demander de vous en faire part.

M. Stinson: Certes, la vérification faite par la CCT et les gens qu'ils ont chargés d'une part du travail d'inspection, et les inspections qu'ils ont effectuées jusqu'ici, démontrent, à ma connaissance, que le travail effectué de façon satisfaisante au moindre coût. Mais, encore une fois, je serais heureux d'étudier un exemple précis que vous pourriez avoir.

Le président: Juste à temps, Monsieur Neil.

Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Allow me to welcome the management of Canadian Pacific. This is my first encounter with them.

I have a number of questions to put, at least one. In view of the fact that I am not as familiar as some of my colleagues with the CP network, could you tell me what are the areas where you are the sole carrier and what are the areas you share with CN on the grain movement network. In your document, at one point, you refer to...

I would like to know where I am in that system.

M. Burbidge: Je suppose que l'on pourrait fournir au Comité des cartes qui indiqueraient le réseau d'embranchements du

[Text]

Pacific branch line network and the Canadian National network. I think that was what you referred to. What are the branch lines that we have and what are the ones that Canadian National have. Broadly speaking, while some of these branch lines intersect at various points, there are very few common points in terms of the total number that are common to both railways. That would be my guess, that the network was developed in a competitive sense in the 1920s and 1930s. So each railway has its own network of branch lines; that is, the gathering system.

The ports that are included in the bill would be Vancouver, Prince Rupert—I think Victoria is in there—Thunder Bay, and Churchill on Canadian National. But if the committee would find it helpful to have a map that would show the Canadian Pacific lines and the CN lines, we would be happy to arrange that in conjunction with Canadian National.

The Chairman: I think that would be most helpful to the members of the committee, Mr. Burbidge, and the committee would be most appreciative of having those maps.

Mr. Burbidge: Surely.

The Chairman: Thank you.

Mrs. Côté: Thank you very much, Mr. Chairman.

Ma deuxième question: j'aimerais savoir, monsieur le président, comment joue la concurrence aux endroits où vous êtes tous les deux, le CN et le CP.

Mr. Burbidge: Are you speaking in respect of grain or in respect of commodities generally?

Mme Côté: Je parle des grains.

Mr. Burbidge: Just grain. There has been relatively little competition in respect of grain up to now under the statutory rate. In fact, I would guess none, because . . .

But what I was emphasizing earlier, in a question here, is this very interesting mechanism in this bill, what we call a competitive dynamic, that is going to change all that. It is going to make the railways compete very intensively to do two things: to lower their costs and to improve their share of the movement of grain. It is going to change the entire world in respect of the posture that both railways have to the movement of grain.

I think it is a very positive aspect of this bill, and it relates back—and I guess I am now repeating myself—to the fact that what would kill it would be this open-ended CN adjustment that was spoken of here earlier, because that would take down the amount of money for which there could be competition between the railway and automatically allot it to CN.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je ne reviendrai pas sur l'indemnité, parce que moi aussi, j'aurais des questions à éclaircir. Ma question concerne la retenue que la Commission canadienne des transports pourrait recommander au ministre si certains travaux d'amélioration, de rénovation, de construction n'étaient pas complétés à la satisfaction de la Commission

[Translation]

Canadien Pacifique et celui du Canadien National. Je crois que c'est ce dont vous voulez parler. Quels sont les embranchements que nous avons et quels sont ceux du Canadien National. De façon générale, bien que certains de ces embranchements se croisent en divers points, il y a très peu de points communs aux deux chemins de fer. Voilà ce que je dirais, que le réseau a été aménagé de façon concurrentielle dans les années 1920 et 1930. Ainsi donc, chaque chemin de fer a son propre réseau d'embranchements; c'est-à-dire, son réseau de collecte.

Les ports qui sont visés dans le projet de loi seraient Vancouver, Prince Rupert—je pense que Victoria y est aussi—Thunder Bay et Churchill pour le Canadien National. Mais si le Comité juge utile d'avoir une carte indiquant les embranchements du Canadien Pacifique et ceux du CN, nous serions heureux de vous la fournir en consultation avec le Canadien National.

Le président: J'espère que cela rendra un grand service aux membres du Comité, monsieur Burbidge, et le Comité vous en serait très reconnaissant.

M. Burbidge: Bien sûr.

Le président: Merci.

Mme Côté: Merci beaucoup, monsieur le président.

My second question is: I would like to know, Mr. Chairman, how competition works out in those places where you both are, CN and CP.

M. Burbidge: Voulez-vous parler du grain ou des marchandises en général?

Mrs. Côté: I refer to grain.

M. Burbidge: Le grain seulement. Il y a eu relativement peu de concurrence pour ce qui est du grain jusqu'à maintenant en vertu du taux statutaire. De fait, je dirais qu'il n'y en a pas eu du tout, car . . .

Mais, ce que je soulignais plus tôt, en réponse à une question, c'est ce mécanisme très intéressant que prévoit le projet de loi, et que nous appelons une dynamique concurrentielle, qui va changer tout cela. Cela fera que les chemins de fer se livreront une concurrence acharnée pour faire deux choses: réduire leurs coûts et améliorer leur part du transport du grain. Cela va changer toute la situation pour ce qui est de la position des deux chemins de fer dans le transport du grain.

Je pense que c'est un aspect très positif du projet de loi, qui vient de ce que—et je suppose que je suis en train de me répéter—c'est justement cette indemnité variable du CN dont nous avons parlé tantôt qui en fera un échec, car elle réduirait la somme que se disputeraient les chemins de fer, cette somme allant automatiquement au CN.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I will not come back to the adjustment, because I too would have some points to clarify. My question concerns the holdback that the Canadian Transport Commission could recommend to the minister if certain improvement, renovation or construction work were to

[Texte]

canadienne des transports, donc à la satisfaction du gouvernement.

Compte tenu de l'implication financière du gouvernement, trouvez-vous que ces exigences du gouvernement, qui seraient confiées à la Commission canadienne des transports, sont trop dures pour vous?

Mr. Burbidge: It is not that they are too demanding or too rigid. Our real concern with this is what we think is a misconception of this whole bill. This bill is not a bill under which government grants are going to the railways to make capital expenditures. This bill is a bill to recompense the railways for the movement of grain, for work done. And we have said that, given that recompense, given the financial viability that we will then have, we will then make all the necessary capital investments that are required for the efficient moving of grain.

• 1550

What the bill does, and we think it creates a very unworkable situation, is give this power to the CTC to monitor what is said to be the appropriateness of our investments in respect of the movement of grain and then make a recommendation to the minister, and the minister can withhold.

We think that that is really fundamentally bad legislation. It is just bad in concept, because what it does is it substitutes some external view of what is really essential. What I think you people should leave with us is a managerial role. One of the tests of a managerial railway's skill is how to come at this whole business of capital investments.

We spell it out in our statement, that a railway is a very complex machine. How you come at making these investments is a skill that is acquired over the years by the railway managers. We have had an awful lot of experience and we responded very, very positively when there was this tremendous surge in traffic in the movement of coal in late 1968-1969—when Kaiser Resources Ltd. and our own coal mine, Fording Coal Ltd. came—by designing a whole new train system with these robot-powered trains, very big trains. We designed a whole new coal car. We started to extend sidings. We had to change the track structure because we had a bigger train that was running on it. Everybody learned a lot.

But the whole business of railway investment and how you approach capacity, just how you anticipate the traffic needs and where they are going to occur, is basically a railway skill. To say that some external body, no matter how expert they are, should substitute their judgment for the railway judgment, to us creates a totally unworkable situation. We think that the real test is, do we get the traffic moved? Do we move the traffic? Test us that way.

[Traduction]

be not completed to the satisfaction of the Canadian Transport Commission, therefore to the satisfaction of the government.

In view of the financial commitment of the government, do you find that these government requirements assigned to the Canadian Transportation Commission are too stringent for you?

M. Burbidge: Ce n'est pas qu'elles soient trop exigeantes ou trop rigides. Ce qui nous inquiète au fond, c'est l'idée fausse que traduit tout ce projet de loi. Il ne s'agit pas d'un projet de loi en vertu duquel le gouvernement subventionne les dépenses d'immobilisation des chemins de fer. Il s'agit d'un projet de loi pour récompenser les chemins de fer pour le transport du grain, pour le travail accompli. Et nous avons dit que, compte tenu de notre récompenser, compte tenu de la viabilité financière que nous aurons alors acquise, nous serons en mesure de faire tous les investissements nécessaires pour le transport efficace du grain.

Le projet de loi crée une situation absolument impossible en donnant à la CCT le pouvoir de décider de l'à-propos de nos investissements pour le transport du grain puis de faire une recommandation au ministre, qui pourra ordonner une retenue.

Selon nous, la mesure est fondamentalement mauvaise. Le concept est mauvais, car il impose un point de vue extérieur quant à ce qui est véritablement essentiel. Je pense que vous devriez nous laisser jouer notre rôle de gestionnaires. Un des moyens d'évaluer les gestionnaires d'un chemin de fer est justement la façon dont ils abordent toute cette question des investissements de capital.

Comme nous le précisons bien dans notre déclaration, un chemin de fer est une machine fort complexe. La décision de procéder à ces investissements exige des aptitudes que les gestionnaires des chemins de fer mettent des années à acquérir. Nous avons beaucoup d'expérience et nous avons réagi de façon extrêmement positive au moment de l'explosion du trafic pour le transport du charbon à la fin de 1968-1969—lorsque sont venus Kaiser Resources Ltd. et notre propre mine de charbon, la Fording Coal Ltd.—en concevant tout un nouveau réseau ferroviaire avec des trains actionnés par des robots, des très grands trains. Nous avons commencé à prolonger les voies de garage. Nous avons modifié la structure de la voie ferrée parce que nous avions un plus gros train à y faire rouler. Tout le monde a beaucoup appris.

Mais le domaine des investissements ferroviaires et la façon d'aborder la capacité, la façon de prévoir les besoins du trafic, et les endroits où ils se manifestent, sont fondamentalement une aptitude qui appartient aux chemins de fer. Prétendre qu'un organisme externe, peu importe ses connaissances, doit substituer son jugement à celui des chemins de fer crée pour nous une situation tout à fait invivable. Selon nous, le véritable test consiste à se demander si nous livrons la marchandise. Livrons-nous la marchandise? Évaluez-nous en fonction de cela.

[Text]

There is a provision in the bill that we have no exception to, that I think up to 40% of the contribution to constant costs can be withheld if we do not perform. That is going to be a big incentive for us to perform. But to suggest that in some way or other our decisions in respect to how you handle capacity and how you expand your railway at any given place—to us is a totally unworkable thing and we would hope that you would recommend that those sections be dropped. You just do not need them. It is going to start a whole new second-guessing of railway management that is going to be totally unproductive.

The Chairman: Madam Côté.

Mme Côté: Ce sera ma dernière question, monsieur le président.

Ce matin, nous avons parlé avec le CN des délais dans le transport des céréales. Par exemple, pour transporter des céréales, on peut prendre jusqu'à 21 jours, alors que pour certaines autres marchandises, on peut prendre neuf jours.

Est-ce que vous subissez les mêmes retards? Est-ce que le temps requis pour le transport des céréales sur vos lignes est aussi long? Si tel est le cas, pensez-vous que les utilisateurs de ce moyen de transport, les producteurs de céréales ou les *pools*, pourraient avoir une pénalité, ou une subvention si le chargement des wagons de céréales se fait dans les meilleurs délais afin de vous permettre de les transporter le plus rapidement possible?

Mr. Stinson: Certainly, if you compare the turnaround of a grain car—the time it takes to complete the cycle from load and unload and back—to a coal car, a coal car can turn in four days over an 800-mile route. A grain car, for instance in the month of June, our covered hoppers into Thunder Bay on CP Rail turned in 13.8 days, and to Vancouver in 18.1 days. This is compared to the coal car. Those are, I think, comparable to what the Canadian National turnaround figures are.

But when we talk about the coal car turnaround we are coming from one mine to one port with a single-unit train, continuous unloading and back again. When we are talking about the grain car, we are talking about from gathering over this vast thousands of miles of branch line network in western Canada, moving to various ports and back again. So certainly, it would never get to the point where it would equate to a straight unit train movement, on average. But there are improvements that can be made in the system.

• 1555

I think that if the various elements and the various players that go under the grain handling system through the senior transportation committee and the grain administrator as evidenced in this bill can come to understandings regarding, for example, if everybody works seven days a week like the railroad on a seven-day unloading at the terminal, a seven-day loading pattern, more directional train runs where we have

[Translation]

Le projet de loi renferme une disposition à laquelle nous ne trouvons rien à redire, à savoir qu'une proportion pouvant atteindre 40 p. 100 de la contribution aux coûts constants peut être retenue si nous ne produisons pas de résultats. Voilà qui constituera un excellent stimulant pour nous. Mais, prétendre que nos décisions sur la façon de traiter la capacité et d'étendre le chemin de fer jusqu'à un point donné... pour nous, cela n'a pas de sens et nous espérons que vous recommanderez l'abrogation de ces articles. Vous n'en avez pas besoin. Cela nous conduira à un nouveau jeu de devinettes auquel devront se livrer les administrateurs des chemins de fer, et nous n'aboutirons plus à rien.

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: This will be my last question, Mr. Chairman.

This morning we spoke with CN about the delays in the movement of grain. For instance, moving grain may take up to 21 days, while moving other commodities may take nine days.

Do you experience the same delays? Is the time required to move grain on your lines as long? If so, do you think that the users of this mode of transportation, the grain producers of the pools, could have a penalty, or a

M. Stinson: Certes, si vous comparez le temps de rotation d'un wagon à céréales—le temps qu'il faut pour refermer la bouche depuis le chargement jusqu'au déchargement et au retour—à celui d'un wagon à charbon, vous constaterez que le wagon à charbon peut revenir en quatre jours après un itinéraire de 800 milles. Un wagon à céréales... Par exemple au mois de juin, nos wagons-trémies couverts avaient un temps de rotation de 13,8 13,8 jours pour Thunder Bay sur CP Rail, et de 18,1 jours pour Vancouver. Cela se compare au wagon à charbon. Ces chiffres sont comparables, je crois, à ceux du Canadien National.

Mais dans le cas de la rotation du wagon à charbon, il faut dire que nous partons d'une mine pour aller à un port avec un train d'une seule unité, à déchargement continu, faisant le trajet aller-retour. Dans le cas du wagon à céréales, il faut faire le ramassage sur des milliers de milles d'embranchements dans l'Ouest canadien, se rendre à divers ports, puis refaire le trajet inverse. Par conséquent, il n'est jamais question d'un simple mouvement de train unitaire, dans l'ensemble. Mais il y a quand même des améliorations à apporter au système.

Je pense que si les divers éléments et les divers intervenants du système de manutention du grain par l'entremise du Comité supérieur du transport et de l'administrateur de l'Office de transport du grain peuvent en venir à une entente, par exemple pour ce qui est de savoir si tout le monde fait une semaine de sept jours, si le chemin de fer arrive à la tête de la ligne en sept jours, puis prend sept jours pour le chargement, avec des

[Texte]

longer train runs to either Thunder Bay or out of Vancouver off a given branch line, that kind of co-operation would tend to lower these turnarounds. This in turn is going to benefit the whole system and result in a lower-cost operation.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Just before you start, Mr. Murta, I wonder if the committee and our witnesses would like a short break? Okay, five minutes. We will resume at 4.00 p.m.

• 1556

The Chairman: Order. Okay, we are back in business with Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Can you communicate to the committee—and maybe this is crystalball-gazing somewhat, but I do not think so—what happens, for example, what assurances do we have—and when I say we I am speaking for the farm community, all of us—that in the future, when the capacity becomes tight as it was prior to the recession, the grain will not be given a secondary position in your whole scheme of movement? Bear in mind the fact that you are saying yourself that what we are dealing with here is not going to be quite enough. That impression was certainly left in your presentation.

The Chairman: Mr. Stinson.

Mr. Stinson: Certainly, once this bill is passed we can discuss the degrees of adequacy. As you point out, we do not feel that the bill is adequate in the compensation areas in certain respects, but certainly it is compensatory. We are going to move grain to the best of our ability. There are penalties in the bill for non-performance. The target is going to be set at the start of the year. As Mr. Burbidge mentioned earlier, it is going to be very competitive with our friends at Canadian National. We are going to meet those targets; if we do not, there are penalties that are going to hurt us.

Mr. Murta: What kind of penalties do you envisage? Because that is the next question, I suppose, that the legislation leaves open—the awards and sanctions question, especially the sanctions part of it. That will be left up to the committee that will be operating presumably out of Winnipeg. You will be asked for your input. What input would you give at this stage in terms of awards and sanctions to your own performance? Would the awards, for example, come in the form of additional cars, hopper cars, an increased movement, increased through-put? If you did a job and met your targets, would you foresee yourself being awarded from that point of view? Or if you did not for any reason at all, what would be the sanctions that you would look at that would be fair and acceptable to a railway?

[Traduction]

trajets plus directionnels si nous avons des trajets plus longs soit vers Thunder Bay soit au départ de Vancouver sur un embranchement donné, ce genre de collaboration permettrait de réduire les temps de rotation. Cela profitera par ailleurs à tout le réseau et fera tomber les coûts.

Le président: Merci. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Le président: Juste avant, monsieur Murta, je me demande si le Comité et nos témoins voudraient une courte pause? D'accord, cinq minutes. Nous reprendrons la séance à 16 heures.

Le président: À l'ordre. Très bien, nous reprenons la séance avec M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Pourriez-vous dire au Comité—et vous aurez peut-être besoin pour ça de votre boule de cristal, mais je ne le pense pas—ce qui se passe, par exemple, quelles sont les assurances que nous avons—et quand je dis «nous», je parle des milieux agricoles, de nous tous—qu'à l'avenir, lorsque la capacité sera aussi serrée qu'elle l'était avant la récession, le grain ne sera pas relégué au second rang dans tout votre plan de transport? Souvenez-vous que vous dites vous-même que les mesures que nous envisageons ici ne seront pas tout à fait suffisantes. En tout cas, c'est l'impression que vous avez donnée dans votre présentation.

Le président: Monsieur Stinson.

M. Stinson: Certes, une fois ce projet de loi adopté, nous pourrions voir dans quelle mesure il convient. Comme vous le signalez, nous ne croyons pas que le projet de loi soit convenable pour ce qui est de la compensation à certains égards, mais il est sûr qu'il assure des compensations. Nous allons transporter le grain du mieux que nous pourrions. Le projet de loi prévoit des pénalités si nous n'obtenons pas de résultats. L'objectif sera fixé au début de l'année. Comme M. Burbidge l'a mentionné tantôt, nous devons livrer une grande concurrence à nos amis du Canadien National. Nous allons attendre ces objectifs, sans quoi nous serons pénalisés.

M. Murta: Quelle sorte de pénalité envisagez-vous? Car c'est la prochaine question, je suppose, que la mesure législative laisse ouverte: la question des primes et des sanctions, particulièrement celle des sanctions. Cela sera laissé à la discrétion du Comité, qui sera installé, je suppose, à Winnipeg. On vous demandera votre apport. Quel était votre apport à ce stade-ci pour ce qui est des primes et des sanctions à l'égard de vos résultats? Les primes, par exemple, prendraient-elles la forme de wagons supplémentaires, de wagons-trémies, d'une augmentation du débit, d'une augmentation du volume? Si vous faites bien votre travail et atteignez vos objectifs, jugeriez-vous que cela devrait vous donner droit à une prime? Ou, si vous le faites mal, pour quelque raison que ce soit,

[Text]

Mr. Stinson: As I recollect in the bill, I do not think there are awards relative to the railways. The awards are relative to the other parts of the system.

Mr. Murta: That is right.

Mr. Stinson: Certainly in terms of sanctions, it is a holdback on 40% of the constant cost portion, which is a substantial penalty of the railways if they do not perform. So we would anticipate going in with the administrator and the other players in the system and saying, okay, we are going to meet these tonnage performance targets by quarter to the various ports with other criteria that may be set down as to the timing of the movements and the collection of grain on the branch line network. And we will meet them.

Mr. Murta: Following that, Sections 45 to 47 of the legislation is the area that the legislation talks in terms of lower rates other than the distance-related rate. How do you envisage the lower rates over the next four years, for example—how do you envisage them being achieved? How, in effect, will you work toward that? We are starting with I guess weekend operations, for example.

Mr. Burbidge: My recollection is that there are only two situations in which they can be put in.

• 1605

One was over a weekend and one was, I have forgotten what the other—seasonal, during seasons other than peak seasons. But the whole concept there is that it would be something that would be shipper-initiated and we would be prepared to work with whomever wanted to take advantage of that section to see what he would like to do.

Mr. Murta: You are completely flexible, then, in terms of what the shipper would... we assume the shipper obviously would be a grain company, so that would be...

Mr. Burbidge: Yes, that is exactly our posture with all the other commodity shippers. We are happy to be totally in sympathy with whatever they want to do by way of improving their use of the railway.

Mr. Murta: One last question, Mr. Chairman.

You say on page 5 of your brief that in the longer term it could become a serious concern and that is the revenue, the grain rate found on the low side when compared to what you consider a truly compensatory range of rates. Do you foresee the problem, say in a—we will not give a time frame, but can you foresee a problem of us coming back and having to go through this process once again, because through inflation or whatever else that may take place your costs or what you perceive as your costs, as compared to what everybody else perceives them being, might not be keeping up with the other modes in the system? Are we likely to go through this, in your opinion, over again? Because this is the impression I received from reading your brief.

[Translation]

quelles seraient les sanctions que vous jugeriez justes et acceptables pour un chemin de fer?

M. Stinson: Si je me souviens bien, je ne crois pas que le projet de loi prévoit de primes pour les chemins de fer. Les primes sont destinées aux autres parties du système.

M. Murta: C'est juste.

M. Stinson: Certes, pour ce qui est des sanctions, il s'agit d'une retenue de 40 p. 100 sur la portion des coûts constants, ce qui est une pénalité importante pour les chemins de fer s'ils n'obtiennent pas de résultats. Nous pensons donc que nous irions voir l'administrateur et les autres intervenants dans le système pour dire: D'accord, nous allons atteindre ces objectifs de tonnage par trimestre pour les divers ports selon d'autres critères que vous pourrez fixer, quant aux époques du transport et au ramassage du grain sur le réseau d'embranchements. Et nous allons les atteindre.

M. Murta: Ensuite, les articles 40 à 47 du projet de loi concernent la diminution des taux autres que le taux afférent à la distance. Comment envisagez-vous les taux réduits au cours des quatre prochaines années, par exemple—comment pensez-vous qu'ils puissent se réaliser? Comment, effectivement, travaillerez-vous à y arriver? Nous commençons par des opérations de fin de semaine, par exemple, je suppose.

M. Burbidge: Si j'ai bonne mémoire, il n'y a que deux cas où cela peut se produire.

L'un avait lieu en fin de semaine et un autre, j'ai oublié l'autre, mais c'était saisonnier, soit les saisons autres que les saisons de pointe. Mais le concept d'ensemble est qu'il y aurait du mouvement, amorcé par les expéditeurs; nous serions disposés à collaborer avec quiconque voudrait tirer parti de cet article et montrer ce qu'il peut faire.

M. Murta: Vous avez donc beaucoup de souplesse pour ce qui est de ce que l'expéditeur devrait faire, je prends évidemment pour acquis que l'expéditeur serait une entreprise de céréales, de façon que...

M. Burbidge: Oui, et c'est là notre position vis-à-vis de tous les autres expéditeurs de denrées. Nous sommes d'accord avec tout ce qu'ils voudront faire pour tirer le meilleur parti de leur utilisation du chemin de fer.

M. Murta: Une dernière question, monsieur le président.

En page 5 de votre mémoire vous dites que cette question deviendra, à long terme, une préoccupation grave; il s'agit du revenu, du tarif des céréales qui est plutôt bas par rapport à la gamme de tarifs compensatoires. Voyez-vous un problème là-dedans? Ne parlons pas d'un calendrier, mais envisagez-vous un problème et devons-nous revenir ici pour recommencer tout le processus, du fait que l'inflation ou tout autre facteur pourrait rendre vos coûts, par rapport à ce que tous les autres estiment qu'ils sont, incompatibles avec les autres aspects du système? Sommes-nous susceptibles d'avoir à recommencer tout cela? Parce que c'est là l'impression que j'ai reçue à la lecture de votre mémoire.

[Texte]

Mr. Burbidge: Well, I guess I would hope not. But what appeals to us is that if you have the kind of intensive study that the Snavelly people did, and they determine that the railway is entitled to 100 and the bill comes along and says you are going to get 80, there is a gap there that is going to have its effect. We say it is not unmanageable in the short term. There are the reviews, and the ministerial review entitles him to look at how the bill is operating in the movement of grain. Hopefully, there would be an opportunity there, if in fact there are cost pressures building by reason of what we would call the undercompensation of this, to be addressed in his review.

Mr. Murta: So in effect, from your point of view a lot will be riding on that review when it comes up on a fairly regular basis?

Mr. Burbidge: Yes. You can see what happens by virtue of sticking to a rate that was made in 1897. In an inflationary period it just gets totally out of proportion. Similarly, you have to some extent the fact that there is an undercompensation element as between somebody who has examined this intensively with the help of every participant in the grain-shipping industry, and what we are saying is that this is not unmanageable in the short term. We are simply flagging the fact that if you pay 80 when the real amount should be 100, there is bound to be some consequences.

Mr. Murta: One last question, because I just want to explore this a little farther.

Getting back to Clauses 45 to 47, in which they talk about—those are the sections that provide for the rates lower than the distance-related rates derived from the basic scale. Are you—and I think I know the answer to this before I even ask you the question—but are you confident that given the chance, the freeing up of the system at this point in time we are hopefully entering into, that you are going to be able to achieve substantially lower rates in terms of multiple-car loadings and a number of things like that than may be anticipated? Would you?

Mr. Burbidge: I am not quite sure I understand what you are saying.

Mr. Murta: Well, in terms of the—in Sections 45 to 47, the rates—that is the sections that provide for rates lower than the distance-related rates derived from the basic rate scale. Basically, such rates could be offered for multiple-car loadings, non-peak loading periods, weekend loadings, etc., and basically they would come out as lower rates.

When we talk in terms, or when the farmer or the producer would talk in terms of lower rates, what basically would he—or when you would talk to the producer in terms of lower rates, what would he be anticipating or what would you be talking about? Just spell out this idea, this question of lower rates based on this particular section.

Mr. Burbidge: You mean, just as it is worded now?

[Traduction]

M. Burbidge: J'espère que non. Mais ce qui nous intéresse, c'est d'avoir la sorte d'étude approfondie comme celle des gens de Snavelly qui ont établi que le chemin de fer a droit à 100 tandis que le bill dit qu'il ne recevra que 80. Il y a là un écart qui aura certains effets. Nous disons que la situation peut se corriger à court terme. Il y a les examens, l'examen du ministre qui lui permettra d'étudier comment le bill influera sur le mouvement des céréales. Il y aura là une occasion, je l'espère, pour le ministre de se pencher sur cette question si, de fait, les coûts montent en raison de ce que nous appelons la sous-compensation.

M. Murta: Donc, en effet, tout dépend, à votre avis, de l'examen qui doit avoir lieu régulièrement?

M. Burbidge: Oui. Vous pouvez voir l'effet d'avoir retenu le même taux depuis 1896. Durant des temps inflationnaires, l'affaire n'a plus de sens. Si, d'autre part, vous avez un élément de compensation insuffisante, et que cet élément est reconnu par ceux qui ont étudié la question très attentivement de concert avec tous les participants de l'industrie de l'expédition des céréales, vous avez un problème qui peut être réglé à court terme. Nous soulignons tout simplement qu'il y aura certainement des répercussions si on paie 80 quand on devrait payer 100.

M. Murta: Une dernière question, parce que je voudrais examiner l'affaire de plus près.

Revenant aux clauses 45 et 47, soit les articles qui prévoient des tarifs plus bas que ceux qui proviennent du barème de base et qui sont axés sur la distance. Je crois que je sais la réponse à cette question avant même de la poser, mais croyez-vous qu'en libéralisant le système comme on compte le faire dans le moment on pourra en venir à des tarifs beaucoup plus bas pour ce qui est du chargement de wagons multiples et les autres bénéfices que nous envisageons?

M. Burbidge: Je ne sais pas vraiment si je comprends ce que vous me demandez.

M. Murta: Eh bien, dans les articles 46 à 47, on parle de tarifs qui sont moins élevés que les tarifs axés sur les distances qui proviennent du barème tarifaire de base. En général, ces tarifs s'appliqueraient aux chargements multiples, aux périodes de chargement qui ne sont pas effectués aux heures de pointe, aux chargements effectués en fin de semaine, et caetera. Ces tarifs seraient moins élevés.

Quand nous parlons ou que l'agriculteur ou le producteur parle de tarifs moins élevés, qu'est-ce que nous envisageons ou de quoi parlons-nous? Veuillez donner des précisions sur cette question des tarifs moins élevés selon cet article en particulier.

M. Burbidge: Voulez-vous dire selon le texte emprunté à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Murta: That is right.

Mr. Burbidge: I guess it would depend on the circumstances at the movement that he offered and what we would be able to do by way of achieving some reduction in costs which could be passed on to him. Which is the way we treat other shippers. So it is difficult to answer it other than very broadly.

You would have to examine exactly the circumstances of what he would be prepared to do. I think the president mentioned earlier that one of things where it is open to all participants, and this is if you can move—and there are all sorts of difficulties in doing this—but if you can move to a seven-day-a-week operation, which is what the railway runs at, then you can achieve savings in costs, in a whole mess of things that can be reflected in the rate.

The Chairman: All right. Thank you.

Mr. Stinson: I think one problem, Mr. Murta, in the variable rate section, I think beyond just the straight operational changes . . . if investments had to be made downstream by a grain company in the system to expand their trackage or expand their elevator, which would benefit the railway, if the total savings are taken away at the first re-costing then there is not sufficient money with which to—for instance, if we were going to re-imburse the grain company for part of the costs that he was incurring, and then we were going to lose all the savings at the first re-costing, I think there is a problem there that would have to be looked at in the application of the bill. There would have to be—in conjunction with the grain company, the railway, and the CTC, at the grain company's initiation, you would have to look at whether some of those savings could not be held in the system until the amortization of whatever the investments had to be made was paid off and then released to lower the overall cost.

The Chairman: Mr. Dion.

M. Dion: Merci, monsieur le président. J'aurais simplement une ou deux questions. Cela concerne un rapport du ministère des Transports du Québec et surtout les retombées économiques de tous les travaux qui seront entrepris ou qui ont déjà été commencés et se continueront après l'adoption du Bill C-155. J'aimerais vous lire ici cinq lignes d'un rapport de Transports Québec et vous demander vos commentaires là-dessus. Dites-moi si vous trouvez que c'est réaliste:

La nouvelle politique du gouvernement fédéral induira d'importantes retombées économiques, localisées en très grande partie dans l'Ouest. Sur les 6.8 milliards de dollars d'investissement prévus d'ici 1986-1987, le Québec devra se contenter de contrats totalisant environ 300 millions de dollars pour la fourniture de matériel roulant.

J'aimerais savoir si le CP a des projections concernant les retombées économiques pour la province de Québec en particulier, puisque je viens de là. C'est ma première question. J'en aurai une autre tout à l'heure.

Mr. Stinson: I do not have any specific figures that relate to the expenditures solely in the Province of Quebec, but there are two factors that enter into it.

[Translation]

M. Murta: C'est bien cela.

M. Burbidge: Tout dépendra des conditions du pouvent qu'il offre et des réductions que nous pourrions opérer dans les coûts qui pourraient lui être transmises, c'est-à-dire le traitement que nous accorderons aux autres expéditeurs. Il est donc difficile de vous donner tout autre chose qu'une réponse bien générale.

Vous aurez à examiner exactement ce qu'il a l'intention de faire. Le président a mentionné plus tôt que tous les participants ont le choix, bien que cela soit parfois difficile, d'adopter une exploitation de sept jours par semaine. C'est ainsi que le chemin de fer fonctionne. Vous pourrez alors réaliser des économies de coûts dans bien des aspects de l'exploitation qui se refléteront dans le tarif.

Le président: Très bien. Merci.

M. Stinson: Il y a un problème, à mon avis, monsieur Murta, dans l'article qui porte sur les tarifs variables, au-delà des modifications ordinaires. Si une compagnie de céréales doit faire un investissement dans le système pour améliorer son réseau de voies ferrées, on agrandir ses dépôts de céréales, cela serait à l'avantage des chemins de fer. Mais si les épargnes sont annulées par le fait d'un nouveau calcul des coûts, il n'y aura pas assez d'argent pour rembourser, par exemple, la compagnie de céréales pour les frais qu'elle a encourus. Nous allons donc constater une perte de toutes les économies dès le nouvel établissement des coûts. Je crois que c'est là un problème dont il faudra tenir compte dans l'application de la loi. On devra étudier, de concert avec la compagnie de céréales, les moyens de maintenir certaines de ces économies dans le système jusqu'à l'amortissement des investissements qui auront été faits pour ensuite être utilisées pour diminuer le coût d'ensemble.

Le président: Monsieur Dion.

Mr. Dion: Thank you, Mr. Chairman. I have only one or two questions, dealing with a report from the Ministry of Transport of Quebec about the economic spin-off of all the works that will be undertaken or that are already undertaken and will continue after adoption of Bill C-155. I would like to quote five lines from a report from Transport Quebec and ask for your comments. Please tell me if this is realistic.

The new policy of the federal government will produce important economic spin-offs, especially in the west. Of the \$6.8 billions of investments expected in 1986-87, Quebec will have to be content with contracts totalling about \$100 million for the supply of rolling stock.

I would like to know if the GP has some projections concerning economic spin-offs in the Province of Quebec in particular, since I am from that province. That is my first question I will have another one later on.

M. Stinson: Je n'ai pas de données précises sur les dépenses qui seront faites seulement dans la province de Québec, mais on doit tenir compte de deux facteurs.

[Texte]

There is one where the suppliers of railway equipment and material that are resident in Quebec—and there is certainly a major car builder there and a major locomotive manufacturer as well as other manufacturers of railway equipment—they are certainly going to benefit from this program.

The other is, as part of the railway's overall capital program there are ongoing improvements in CP Rail's system in Quebec. For instance, we are embarked on a major overhaul improvement of our Angus shops in the east end of the City of Montreal. We will be improving our St. Luc yard facilities. We are keeping the track in good condition throughout the province. We are expanding our intermodal terminals in the Province of Quebec. We had just undergone a major expansion of our Racine container terminal in the Port of Montreal. So there is certainly ongoing expenditures in Quebec and you certainly have our assurance that the railway system in the Province of Quebec, and our reaction to the traffic offering in the Province of Quebec, we are going to handle that to the best of our ability.

M. Dion: Mais vous n'avez pas de chiffres approximatifs concernant cette affirmation-là, sur les 300 millions de dollars de retombées pour les investissements de l'Ouest, bien entendu?

• 1615

Je ne parle pas de ce qui peut se faire au Québec. Dans le même rapport, on dit qu'il y aura au Québec des investissements de 350 millions de dollars pour rénover le système ferroviaire. Mais concernant les investissements dans l'Ouest, quel pourrait être, approximativement, l'ordre de grandeur, en millions de dollars, des retombées pour le Québec? Est-ce que cela peut être 150 millions de dollars, 400 millions de dollars, 300 millions de dollars? Si vous n'avez pas ce chiffre-là, est-ce que le Comité pourrait l'avoir éventuellement, même si le délai était assez long? C'est un rapport du gouvernement du Québec, de Transports Québec, qui affirme cette chose, et moi, il me semble qu'il va y avoir plus de retombées économiques que cela. S'ils ont pu affirmer qu'il y aura simplement 300 millions de dollars sur 6.8 milliards de dollars, ils ont sûrement pris les chiffres quelque part, ou ils ont erré. Alors, j'aimerais savoir si vous avez un chiffre approximatif.

Mr. Burbidge: I think what the president is saying is that it is difficult to know where that figure came from, or just what it might be. The other thing that occurs to me is this: How do you identify in any effective way what the spin-off for any particular region of Canada is, in respect of a bill which puts the railways in a position to move ahead with increased capacity? It is going to benefit not only western Canada, but also eastern Canada in some way. How you could calculate a figure for that I would not know.

What this bill does is put Canada in a position where it has railway capability to move not only grain, but also all the other resource commodities, on the railways in a world-competitive position. Now, how you start calculating what portion of that spins off into Quebec, I do not know. I simply think that

[Traduction]

Le premier facteur sont les fournisseurs d'équipement et de matériel ferroviaires qui sont résidents du Québec. Il existe là certainement un constructeur important de wagons ferroviaires et un fabricant important de locomotives ainsi que d'autres fabricants d'équipements ferroviaires. Ces gens vont certainement profiter de ce programme.

L'autre facteur est qu'il y aura des améliorations du système de CP Rail dans le Québec en tant qu'élément du programme général d'immobilisations du chemin de fer. Nous avons par exemple lancé un programme important d'amélioration des ateliers Angus dans l'Est de la ville de Montréal. Nous allons améliorer la cour du triage St-Luc et nous entretenons la voie ferrée dans toute la province. Nous sommes à agrandir les commodités de nos terminus *in ermodaux* dans la province de Québec. Nous venons d'étendre le cadre des installations de notre terminus de conteneurs Racine dans le port de Montréal. Il se fait donc certains des remboursements dans le Québec et vous pouvez être assuré que nous allons faire notre possible pour le réseau ferroviaire du Québec et pour la demande de trafic de cette province.

Mr. Dion: But do you not have some approximate figures concerning this statement, about the \$300 million dollars in spin-offs from investments made in the West?

I am not talking of what can be done in Quebec. In the same report, it is said that there will be investments of \$350 million for the renovation of the railways system. But in connection with Western investments, what would, approximately, be the magnitude of economic spin-offs for Quebec, in millions of dollars? Would it be \$150 million, \$400 million, \$300 million? If you do not have the figures, would the committee be able to get them eventually even if that takes a long time? It is a report from the Quebec government, from Transport Quebec, that asserts this fact. It seems to me that there are going to be more spin-offs than that. If the report could say that there would be a spin-off of \$300 million on the basis of \$6.8 billion, the report must surely have picked up this figure somewhere or else it is in error. I would like to know whether you have an approximate figure.

M. Burbidge: Le président semble dire qu'il est difficile de préciser l'origine de ce chiffre ou même son montant. Voici un autre point: comment pouvez-vous déterminer de façon sûre les retombées dans une région particulière du Canada en ce qui a trait à un projet de loi qui permet aux chemins de fer d'augmenter sa capacité? Cela sera à l'avantage non seulement de l'Ouest canadien mais aussi de l'Est canadien. Comment pourriez-vous calculer un tel montant? Je ne le sais pas.

Mais l'intention du projet de loi est que le Canada soit doté d'un chemin de fer capable non seulement de transporter les céréales mais aussi toutes les autres ressources sur une base concurrentielle avec le reste du monde. Je ne sais pas comment vous pourriez calculer la partie qui bénéficiera au Québec. À mon avis, le Québec profitera immensément du fait qu'il

[Text]

Quebec, as a participant in a more competitive Canada, is immensely better off.

M. Dion: Merci. J'aurais une deuxième question, dans un domaine un peu différent. Toujours dans le même rapport, on dit que si on améliore tout le système de transport dans l'Ouest, comme les compagnies semblent vouloir le faire, et que le Bill C-155 est adopté, tout sera complété d'ici 1986 ou 1987. On dit ceci:

Dans un tel contexte, il pourrait y avoir détournement vers les ports du Pacifique de trafic empruntant normalement le système du Saint-Laurent et des Grands lacs. En somme, le système Saint-Laurent-Grands lacs pourrait être en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest.

Tout cela après avoir affirmé que le gouvernement fédéral se base sur des prévisions de trafic et non sur des chiffres réels.

Est-ce qu'on peut affirmer que le fait de revaloriser tout le transport ferroviaire de l'Ouest pourrait amener plus de trafic vers Vancouver, vers la Colombie-Britannique, au détriment du trafic qui peut se faire dans les Grands lacs et sur le Saint-Laurent, surtout pour le transport du grain?

The Chairman: Mr. Stinson.

Mr. Stinson: I do not see anything in the improvements in western Canada that will adversely effect the Great Lakes system. I think the railway capacity problem is definitely toward the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert. This is where the bulk of the railway expansions are going. But this is really the explosive growth in trade in the Pacific Rim countries which, no matter how the system works, I do not think is going to move through the east. I think that the traffic now moving through the east and the growth into Europe and that area are still going to go through eastern ports and through the Great Lakes system.

But what we are talking about is something else. It is traffic moving to Japan, China, Korea, Singapore, Hong Kong, and that territory which we are talking about. That is just an evolution of the type of products that Canada is producing in the west. The natural movement is through the west coast.

Mr. Burbidge: An example of that would be the movement of export coal. Now, there is metallurgical coal which is moving now to Japan and Brazil. There are smaller shipments of it going to the other countries.

• 1620

It is expected that there will be movement of thermal coal that will go out through the west coast, but there are also movements of thermal coal coming down into Ontario for Ontario Hydro. And there are movements of potash coming in from Saskatchewan down into Thunder Bay that move by lake from there.

I agree with what the president is saying: that nothing that is going to happen on the passage of this bill is going to change what would have happened in terms of the flows east or west in any event. The big change that is going to happen is that they are going to have the capacity to move it at all.

[Translation]

participera à un commerce plus concurrentiel sur le plan international.

Mr. Dion: Thank you. My second question deals with a slightly different field. In the same report, it is said that if Bill C-155 is adopted and the transport system in the West is improved, as the companies seem to want to do, everything will be completed by 1986 or 1987.

In such a case, there could be a shift towards the Pacific ports of traffic ordinarily using the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. In fact, the St. Lawrence-Great Lakes system could lose out in relation to the Western route.

And all this after saying that the federal government has based its assumptions on traffic projections and not on real figures.

Can it be asserted that the complete overhauling of railway transportation in the West will bring more traffic to Vancouver, to British Columbia, to the detriment of traffic in the Great Lakes and on the St. Lawrence, especially as far as grain movement is involved?

Le président: Monsieur Stinson.

M. Stinson: Je ne vois pas comment des améliorations effectuées dans l'Ouest du Canada pourraient nuire au système des Grands Lacs. Je crois que le problème de la capacité ferroviaire touche principalement le port de Vancouver et le port de Prince-Rupert. C'est là que le gros de l'expansion ferroviaire va se produire. Mais il s'agit là de l'explosion de croissance du commerce dans les pays des côtes du Pacifique. De quelle que façon que le système fonctionne, ce commerce ne se dirigera pas vers l'Est. A mon avis, les marchandises qui vont vers l'est et, de plus en plus, vers l'Europe, vont continuer de passer par les ports de l'Est et emprunter le système des Grands lacs.

Mais nous parlons d'autre chose. Nous parlons des marchandises qui vont au Japon, en Chine, en Corée, à Singapour, Hong Kong et aux régions dont nous parlons. Il s'agit simplement de l'évolution du genre de produits que le Canada produit dans l'Ouest. Le mouvement naturel est vers la côte de l'Ouest.

M. Burbidge: Comme exemple, on peut parler du transport du charbon d'exportation. Il y a du charbon métallurgique qui va vers le Japon et vers le Brésil. Il y a d'autres envois plus petits qui vont aux autres pays.

On s'attend que le charbon thermique soit transporté dans la côté Ouest mais une certaine quantité de ce produit est transporté vers l'Ontario pour l'usage de l'Hydro-Ontario. Et la potasse provenant de la Saskatchewan est transportée à Thunder Bay d'où elle est transbordée par voie d'eau.

Je suis d'accord avec le président quand il dit que rien dans ce projet de loi ne modifiera ce qui se serait passé, de toutes façons, dans le mouvement des transports vers l'Ouest ou vers l'Est. Le grand changement est que nous aurons la capacité de faire bouger toute cette marchandise.

[Texte]

Mr. Stinson: Certainly, just from CP Rail's standpoint, we have a lot of double track between Portage La Prairie and Thunder Bay, and we are very anxious to see traffic moving in that direction also. The more grain that is pushed into Thunder Bay, the better off we are.

M. Dion: Alors, si je peux émettre un commentaire, le rapport de Transports Québec affirme que la crise de capacité dans l'Ouest n'est pas une crise réelle, mais on peut dire qu'il y a vraiment une crise de capacité de transport dans l'Ouest. Est-ce que vous pourriez me confirmer cela? Le rapport, à la page 49, affirme exactement le contraire; on dit que ce sont simplement des prévisions optimistes de trafic.

Cette crise est fondée sur des prévisions optimistes de trafic, appréhendées et non réelles.

Alors, pouvez-vous me dire s'il y a vraiment une crise de capacité de transport dans l'Ouest?

Mr. Stinson: We definitely fear there will be a capacity crisis in the west. Certainly traffic forecastings vary from year to year, but our anticipation of markets in the major resource commodities in western Canada find that coal, sulphur, potash, petrochemicals, grain, and forest products indicate by the end of this decade that unless improvements are made in the western Canadian rail system, particularly in the Calgary-Vancouver corridor, we are going to be at capacity in the late 1980s. This is why it is just essential that we get on with the job now.

In Canadian Pacific, the main project is the Rogers Pass tunnel. When you talk about this expenditure of roughly \$3 billion, that is going to cost some \$660 million to \$670 million. Once the passage of this bill is through, that project can get under way. We are certainly prepared to call tenders this fall, assuming the bill goes through on that basis, because then we would have the confidence to make that kind of expenditure. Certainly Canadian Pacific—and we are again very prudent with the dollars that we spend—is not going to go out and build a \$660 million tunnel if we did not feel it was required. It definitely is required.

Also, in Thunder Bay we are starting this year on a very sophisticated signalling system of \$40 million to try to improve the movement that way. If action is not taken now to put the money in and get that expansion going, there will be a crisis before the end of this decade.

Le président: Merci, monsieur Dion.

M. Dion: Merci.

Le président: Une question supplémentaire, madame Côté?

Mme Côté: Oui. A quel moment le tunnel sera-t-il terminé?

Mr. Stinson: As I say, assuming the passage of this bill, we would be calling tenders on the tunnel this fall. The construction period is roughly four and a half years long. So in four and a half years it will be completed; if my arithmetic is correct, in about 1988 it will be open.

[Traduction]

M. Stinson: Du point de vue, du CP, nous avons beaucoup de dédoublement de voies entre Portage La Prairie et Thunder Bay et nous voudrions bien que le transport se dirige dans cette direction. Plus nous expédierons de céréales vers Thunder Bay plus notre situation sera satisfaisante.

Mr. Dion: If I may make a comment, the report from Transports Québec says that the capacity crisis in the west is not a real crisis but it may be said that there is really a capacity crisis in the west. Could you confirm this? On page 49, the report says exactly the opposite; I am told they are merely optimistic traffic estimates.

This crisis is based on optimistic traffic estimates, real or imagined.

Could you then tell me whether there is an actual capacity crisis in transportation in the west?

M. Stinson: Nous croyons vraiment qu'il existe une crise de capacité dans l'Ouest. Les prévisions varient certainement d'année en année. Nos prévisions en ce qui a trait aux marchés des principales ressources de l'Ouest canadien indiquent qu'il y aura une crise de capacité, à la fin des années 1980, et particulièrement dans le corridor Calgary-Vancouver, pour les produits comme le charbon, le sulfure, les produits pétrochimiques, les céréales et les produits forestiers d'ici à la fin de la décennie. C'est pour cela qu'il est essentiel que nous entreprenions cette oeuvre dès maintenant.

Pour le Canadien Pacifique, le projet principal est le tunnel du Col Rogers. Vous parlez de dépenses d'environ 3 milliards de dollars. Mais ce projet va coûter environ de 600 millions de dollars à 670 millions de dollars. Une fois le projet de loi adopté, on peut commencer le projet. Nous serons certainement prêts à lancer les appels d'offre cet automne, pourvu que le bill soit adopté en ce sens, parce que nous aurons de bonnes raisons de risquer ces dépenses. Le Canadien Pacifique—qui est très prudent dans l'usage des dollars dont il dispose—n'est pas pour construire un tunnel de 660 millions de dollars s'il n'était pas convenu que c'est là un déboursement justifié. Le projet est nécessaire.

A Thunder Bay, aussi, nous avons commencé cette année à établir un réseau de signalisation très avancé au coût de 40 millions de dollars qui, nous l'espérons, va faciliter les transports. Si nous ne prenons pas l'initiative aujourd'hui d'affecter ces fonds au projet d'expansion, nous ferons face à une crise avant la fin de la décennie.

The Chairman: Thank you, Mr. Dion.

Mr. Dion: Thank you.

The Chairman: A supplementary question, Mrs. Côté?

Mrs. Côté: Yes. When will the tunnel be completed?

M. Stinson: Comme je l'ai dit, si le bill est approuvé, nous lancerons les appels d'offre pour le tunnel durant l'automne. Il faudra environ quatre ans et demi pour la construction. Le tunnel devrait donc être achevé dans quatre ans et demi. Si mon calcul est juste, il sera ouvert en 1988.

[Text]

Mme Côté: Très bien. Monsieur le président, si on considère l'amélioration du transport ferroviaire dans l'Ouest et étant donné la projection raisonnable qui a été faite, quand ce ne serait que pour le transport des céréales, à savoir que normalement nous devrions augmenter de 10 millions de tonnes d'ici 1991-1992, et étant donné que les céréales voyagent beaucoup dans l'Est du Canada, de Thunder Bay par les Grands lacs et le Saint-Laurent, il serait juste et raisonnable de dire que l'amélioration du transport ferroviaire dans l'Ouest du Canada ne pourrait que bénéficier au transport dans l'Est et même augmenter son volume, si le Canada développe son commerce extérieur, tant avec l'est des États-Unis que l'Europe. *Right?*

Mr. Stinson: I think the whole economy in this country is interrelated. Certainly if you put the infrastructure in place and the markets are there to allow the expansion of industry in western Canada or eastern Canada, whatever, their spin-off benefits for the balance of Canada are there. In other words, the more prosperous western Canada is, the more prosperous eastern Canada is. I think it is as simple as that.

• 1625

The Chairman: Thank you, Madam Côté.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Again, a lot of the material and not really enough time to cover it.

One of the statements I think Mr. Burbidge made as you mentioned that it studied the railway costing. The railway costing had been studied more than anything else, and I guess that is true. My problem is that we end up with a whole bunch of terms. We have capital cost allowance, cost of debt, cost of money, cost of equity, cost of capital, opportunity cost, return on investment, constant costs. We literally just get buried with the language, and I would like to clarify a couple of things.

Tell me if I am right when I say that constant costs are a way of determining fixed costs as a percentage of variable costs. Is that right?

Mr. Clough: Well, yes and no. The constant costs are the costs that are not variable. You begin . . .

Mr. Mayer: So why do you not call them fixed costs?

Mr. Clough: You could.

Mr. Mayer: So constant cost and fixed cost are the same?

Mr. Clough: There are those who use them interchangeably, I think, within the jargon of the rail costing trade. That is the phrase that is used.

Mr. Mayer: But then to clear from CN . . .

Mr. Clough: You then went on to say constant costs are a way of something . . .

[Translation]

Mrs. Côté: Very well, Mr. Chairman. If railway transport in the west is to be improved and given the reasonable projection that has been indicated, and even if it was only for the transport of grain, so that we should increase it to 10 million tonnes by 1991-1992, and since grain is to a large extent moved through eastern Canada, from Thunder Bay through the Great Lakes and the St. Lawrence, it would be fair and logical to say that the improvement in the railway transport in western Canada could only benefit transport in eastern Canada, especially if Canada develops its external trade with the eastern United States and with Europe.

M. Stinson: Je crois que toute l'économie de notre pays est interdépendante. Bien sûr, si on établit une infrastructure et qu'il existe des marchés permettant l'expansion de l'industrie dans l'Ouest du Canada ou dans l'Est du Canada, peu importe, leurs retombées sont avantageuses pour l'équilibre du Canada. En d'autres mots, plus l'Ouest du Canada est prospère, plus l'Est du Canada est prospère aussi. C'est aussi simple que cela.

Le président: Merci, Madame Côté.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, Monsieur le président. Encore une fois, il y a beaucoup de matériel et pas assez de temps pour l'étudier.

L'une des choses dont je pense M. Burbidge a parlé, comme vous l'avez mentionné, c'est qu'on a étudié l'établissement du prix de revient du chemin fer. Le prix de revient du chemin de fer a été étudié plus que tout autre chose, je suppose que c'est vrai. Mon problème, c'est que nous nous retrouvons avec tout un tas de termes. Nous avons les déductions pour amortissement, le coût de la dette, le coût de l'argent, le coût du capital fourni par les actionnaires, le coût des capitaux, le coût d'opportunité, le taux de rentabilité, les coûts constants. Nous sommes littéralement enterrés sous les mots, et j'aimerais obtenir quelques éclaircissements.

Dites-moi si j'ai raison quand je dis que les coûts constants représentent une façon de déterminer les coûts fixes sous forme de pourcentage des coûts variables. C'est cela?

M. Clough: Oui et non. Les coûts constants sont les coûts qui ne sont pas variables. Vous commencez . . .

M. Mayer: Alors pourquoi ne pas les appeler coûts fixes?

M. Clough: C'est possible.

M. Mayer: Donc les coûts constants et les coûts fixes sont la même chose?

M. Clough: Il y a des gens qui utilisent les deux termes l'un pour l'autre, je pense, dans le jargon de l'établissement des prix de revient du chemin de fer. Ce sont les expressions qui sont utilisées.

M. Mayer: Mais alors pour faire la différence avec le CN . . .

M. Clough: Vous venez de dire que les coûts constants sont une façon de quelque chose . . .

[Texte]

Mr. Mayer: Of determining fixed costs. Constant costs are a way of determining fixed costs as a percentage of variable costs.

Mr. Clough: Well, no. Constant costs are constant costs and the way of establishing the contribution to those from this segment of traffic is based on a percentage of variables.

Mr. Mayer: Well let me read you a sentence from CN's brief; it refers to how Snavelly established variable costs.

CN's constant cost for 1980 were established in the Snavelly report at 35.3% of variable costs.

Now to me, that would mean that taking a percentage of variable costs is another way of determining constant cost or fixed costs.

Mr. Clough: Well I would think that is a way of saying rather the reverse—that you establish the variable. He established what he thought the constants were, then developed the percentage and found that the percentage that fell out was 35.1%, which he regarded as the appropriate percentage.

Mr. Mayer: But surely it should be possible for the railways to provide absolute figures on fixed costs.

My understanding of fixed costs is the cost that would be incurred if you never took an engine out of the roundhouse for a full year. Is that correct?

Mr. Clough: Simplistically that is more or less the case, yes.

Mr. Mayer: Why can you not come up with a figure that gives a fixed cost boom?

Mr. Clough: Well it would be possible to do so on an ex post basis, after the end of the year because of course these things evolve during the course of a year. I could not tell you today with absolute precision what next year's fixed cost will be, because I do not know.

Mr. Mayer: But it would be possible?

Mr. Clough: But it would be possible to work backwards and say in a certain year my fixed costs were so much, but then the fixed costs are the costs that apply to the basic infrastructure. As you say, that would remain if that had moved. The question then becomes of apportioning those fixed costs in some equitable manner over the traffic that does move; that is a whole other question. The fixed costs are an amount.

Mr. Mayer: The only way I can rationalize the figure of 35.3% of variable costs is to say that 35.3% of variable cost is a percentage to be used to determine fixed costs. Otherwise you are going to be asking grain, which accounts for roughly 20% of your volume, to pick up 35.3% of the costs. I am referring to CN. I assume your case . . .

Mr. Clough: Yes, well again . . .

Mr. Mayer: —is reasonably similar.

[Traduction]

M. Mayer: De déterminer les coûts fixes. Les coûts constants sont une façon de déterminer les coûts fixes sous forme de pourcentage des coûts variables.

M. Clough: Non. Les coûts constants sont les coûts constants et la façon d'évaluer dans quelle proportion ce secteur de circulation contribue aux coûts constants est basée sur un pourcentage de certaines variables.

M. Mayer: Laissez-moi vous lire une phrase du mémoire du CN; on y parle de la façon dont Snavelly a déterminé les coûts variables.

Les coûts constants du CN pour 1980 ont été établis, selon le rapport Snavelly, à 35,3% des coûts variables.

D'après moi, cela signifie que le fait de prendre un pourcentage des coûts variables est une autre façon de déterminer les coûts constants ou les coûts fixes.

M. Clough: Je pense que c'est une façon de dire plutôt le contraire—que l'on établit la variable. Il a établi ce qu'il pensait que seraient les coûts constants, puis il a calculé le pourcentage et il a trouvé que le pourcentage était de 35,1%, ce qui lui a semblé être un pourcentage approprié.

M. Mayer: Mais il devrait sûrement être possible pour les compagnies de chemin de fer de fournir des nombres absolus pour ce qui concerne les coûts fixes.

D'après ce que je comprends, les coûts fixes représentent les coûts qu'il faudrait assumer si on ne sortait jamais la locomotive de la rotonde pendant toute une année. Est-ce juste?

M. Clough: Dit de façon simple, c'est plus ou moins cela, oui.

M. Mayer: Pourquoi ne pouvez-vous pas en arriver à un chiffre qui donnerait les coûts fixes de heute conjoncture?

M. Clough: Cela serait possible, de façon «ex post» après la fin de l'année parce que les choses évoluent au cours d'une année. Je ne pourrais pas vous dire aujourd'hui avec une précision absolue ce que seront les coûts fixes de l'année prochaine, parce que je ne le sais pas.

M. Mayer: Mais cela serait possible?

M. Clough: Il serait possible de regarder en arrière et de dire: pour une année donnée, mes coûts fixes ont été de tant, mais alors les coûts fixes sont les coûts qui ont rapport à l'infrastructure. Comme vous dites, cela resterait s'il y avait eu de la circulation. La question devient alors celle de répartir ces coûts fixes d'une façon juste à travers toute la circulation; c'est une question tout à fait différente. Les coûts fixes sont un montant.

M. Mayer: La seule façon dont je peux comprendre le chiffre de 35,3% des coûts variables est de dire que 35,3% des coûts variables est un pourcentage utilisé pour déterminer les coûts fixes. Autrement, vous demanderez au secteur du grain, qui représente environ 20% de votre volume, d'assumer 35,3% des coûts. Je parle du CN. Je prends pour acquis que votre situation . . .

M. Clough: Oui, encore une fois . . .

M. Mayer: . . . est assez semblable.

[Text]

Mr. Clough: Forgetting the absolute percentages, I think you are comparing two not quite comparable numbers. The 20% figure is grain of total traffic, and the 35% is an entirely different thing. The 35% is the ratio of constant . . .

• 1630

Mr. Mayer: Or fixed cost.

Mr. Clough: —or fixed, if you will, to variable.

An hon. member: But should there not be some relationship?

Mr. Clough: No. They are just quite different things. If you looked upon the railway costing . . . if I divide it into, say, four parts, I take four apples or something and say these are my railway costs and one of them represents the fixed costs and the other three the variables, then I could look and say, aha, the fixed costs are 25% of the total costs. But . . .

Mr. Mayer: But that is my point. When you talk about “ex post,” why not do it—presumably you have the figures to do them ex post, or after the fact. Then why do you need to use percentages to determine them?

I mean, it is fine to do the arithmetic and be fancy and compare them for accounting purposes, but why can we not have a flat figure as to what the fixed costs are, either ex post or before you start or whatever, and use that for a basis on which to do some cost accounting?

Mr. Clough: Well, in effect, surely that is what Snively has done, or all the other costing groups.

To go back to my example, say where it is 25% of the total, then I relate it to the variable and I say, well, it is 25, the variable is 75. So my ratio of fixed to variable is in a ratio of 1 to 3, or 33%. That is what the 33 or the 36 that you referred to is. I do not know that you are doing anything fiercely different than what you are proposing.

Mr. Mayer: Except it makes it very, very convoluted for somebody to try to understand.

The Chairman: Is that not what it was designed for?

Mr. Mayer: Well, that is the next question, if you wonder why it is designed. But my understanding of basically figuring out whether something is making money is that you take fixed costs, you take variable costs, you get total costs and you subtract that from revenue. Then you know whether you have got plus or minus.

Mr. Clough: That is what we do, in total. That is indeed the figure which is published in the annual report, in effect.

[Translation]

M. Clough: En laissant de côté les pourcentages absolus, je pense que vous comparez deux chiffres qui ne sont pas tout à fait comparables. Le chiffre de 20% représente la proportion du grain par rapport à la circulation totale et le chiffre de 35% est quelque chose d'entièrement différent. Le pourcentage de 35% est le rapport des coûts constants . . .

M. Mayer: Ou des coûts fixes.

M. Clough: —ou fixes, si vous voulez, par rapport aux coûts variables.

Une voix: Mais ne devrait-il pas y avoir quelque relation?

M. Clough: Non. Ce sont tout simplement des choses très différentes. Si on considère l'établissement des prix de revient . . . Si on le divise, disons, en quatre parties, si je prends quatre pommes ou d'autre chose et que je dis, ce sont là mes coûts et que l'une d'entre-elles représente les coûts fixes et que les trois autres représentent les coûts variables, alors je peux dire, voilà, les coûts fixes représentent 25 p. 100 du coût total. Mais . . .

M. Mayer: Voilà ce que je veux dire. Quand vous parlez d'un point de vue «ex post», pourquoi ne pas le faire—vraisemblablement, vous avez les chiffres pour pouvoir faire des évaluations «ex post», ou après les faits. Pourquoi avez-vous besoin d'utiliser des pourcentages pour les déterminer?

Je veux dire qu'il est très bien de faire des calculs très raffinés et de les comparer quand on fait la comptabilité. Mais pourquoi ne pas avoir un certain chiffre qui représente les coûts fixes, qui serait établi «ex post» ou avant de commencer ou n'importe quand et l'utiliser comme point de départ pour la comptabilité du prix de revient?

M. Clough: En effet, c'est précisément ce que Snively a fait, et aussi tous les autres groupes qui ont travaillé à l'établissement des prix de revient.

Pour revenir à mon exemple, disons que c'est 25 p. 100 du total, alors je le mets en rapport avec les coûts variables et je dis, c'est 25, les coûts variables sont 75. Donc le rapport des coûts fixes aux coûts variables est de 1 à 3 ou de 33 p. 100. C'est ce que représente le chiffre 33 ou le 36 auquel vous avez fait allusion. Je ne crois pas que vous fassiez quelque chose de si différent que ce que vous proposez.

M. Mayer: Excepté que cela rend les choses très très difficiles à comprendre.

Le président: N'était-ce pas là la raison pour laquelle cela avait été conçu?

M. Mayer: Voilà, c'est la prochaine question, si vous demandez pourquoi cela a été conçu ainsi. Mais d'après ce que je comprends, la façon dont on évalue si une entreprise fait de l'argent, c'est qu'on prend les coûts fixes, puis les coûts variables, puis on obtient les coûts totaux que l'on soustrait des recettes. On peut alors constater si on a un plus ou un moins.

M. Clough: C'est en somme ce qu'on fait. Voilà les chiffres qui sont en effet publiés dans le rapport annuel.

[Texte]

Mr. Mayer: Let me ask you another question, as far as terms are concerned. Gilson, section 4, page 18 of his report, says:

The return on investment
and he has brackets

(termed cost of capital by economists) is the risk-related rent paid to the debt holder and the equity investor for the use of their funds while they are tied up in the assets of the company.

Essentially, what he is saying is that the return on investment is the same as the cost of capital. I mean, is that accurate?

Mr. Clough: Well it should be, over time. But in any given period, it may not be. Obviously, the cost of capital is the cost of the debt—which is fixed, and if you do not meet it you are wiped out in the courts—plus the required return on equity.

Mr. Mayer: So you are saying that the cost of capital is something different—you disagree with Gilson when he says that the return on investment is the same as the cost of capital?

Mr. Clough: Well I have, say, more a bookkeeper's than an economist's mind. In a short term, in any year, my return on investment . . . and forgetting that some of these are before tax and some are after tax, because that can be adjusted for—in any year my return on investment, again, has to be determined on an ex post basis, and I may not have made my cost of capital that year. Or indeed, in some businesses I may have made more.

Mr. Mayer: But you are saying, in an accountant's basis, that the cost of capital differs from return on investment in the sense that you have to somehow show some return on equity in there.

Mr. Clough: No, I did not mean to say that, if that is what I said. No. The cost of capital includes a return on equity, and the return on investment includes a return on equity. But the cost of capital is a conceptual number developed.

Mr. Mayer: What is the difference between return on investment and return on equity?

Mr. Clough: Well, return on investment embraces the entire capital structure, debt plus equity.

Mr. Mayer: Okay. Which brings me to the point that I want to make, Mr. Chairman, and it relates to the cost-sharing process that this bill envisages.

That is what the producer is supposed to pick up; the producer is asked to pick up the first 3% up to 1985-1986 and the first 6% afterwards, after 1985-1986, I guess subject to review. But when you have such a very, very complicated

[Traduction]

M. Mayer: Permettez-moi de vous poser une autre question sur le sujet des conditions. A la page 18 de son rapport, section 4, Gilson dit:

Le taux de rentabilité
et il ouvre la parenthèse

(ce que les économistes appellent le coût du capital) c'est le loyer auquel sont attachés certains risques, payé au détenteur de la dette et à l'investisseur des actions pour l'utilisation de leur argent pendant que celui-ci est gelé dans les actifs de la compagnie.

En substance, ce qu'il dit c'est que le taux de rentabilité est la même chose que le coût du capital. Est-ce exact?

M. Clough: Oui, cela devrait être exact avec le temps. Mais pour une période donnée, cela pourrait ne pas être exact. Manifestement, le coût du capital est le coût de la dette—lequel est fixe et si vous ne pouvez pas le payer, vous vous retrouverez devant les tribunaux—en plus du rendement obligatoire sur le capital des actionnaires.

M. Mayer: Vous dites donc que le coût du capital est quelque chose de différent—vous n'êtes pas d'accord avec Gilson lorsqu'il dit que le taux de rentabilité est le même que le coût du capital?

M. Clough: Bien, disons que mon approche est plutôt celle d'un comptable que celle d'un économiste. A court terme, pour une année donnée, mon taux de rentabilité—et je mets de côté le fait que certains de ces montants sont calculés avant impôt et certains après impôt, car cela peut être ajusté—pour une année donnée, mon taux de rentabilité, je le répète, doit être déterminé de façon «ex post», et je peux n'avoir pas fait assez d'argent pour payer mon coût de capital, cette année-là. Ou au contraire, dans certains secteurs d'affaires, je peux avoir fait plus.

M. Mayer: Mais vous dites que d'un point de vue de comptabilité, que le coût du capital n'est pas la même chose que le taux de rentabilité parce qu'il vous faut, d'une façon ou d'une autre, tenir compte du rendement du capital des actionnaires.

M. Clough: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire si c'est cela que j'ai dit. Non. Le coût du capital comprend le rendement du capital des actionnaires, et le taux de rentabilité comprend le rendement du capital des actionnaires. Mais le coût du capital représente un chiffre théorique.

M. Mayer: Quelle est la différence entre le taux de rentabilité et le rendement du capital des actionnaires?

M. Clough: Le taux de rentabilité englobe toute la structure du capital, la dette plus le capital des actionnaires.

M. Mayer: Très bien. Ce qui m'amène à l'argument que je voulais présenter, monsieur le président, et cela concerne le mécanisme de partage des coûts que propose ce projet de loi.

C'est ce que le producteur est sensé assumer: on demande au producteur d'assumer le premier 3 p. 100 jusqu'en 1985-1986 et ensuite le premier 6 p. 100 après 1985-1986, sous réserve de changements, je suppose. Mais lorsqu'on a un système très très

[Text]

system of determining what your costs are, I would submit that from a producer's standpoint of view the railways are going to use their books in such a way to show that they have inflation, whether in fact they have inflation or not, because they are going to be able to pass the first percentage point of that inflation on to the producer.

• 1635

I am wondering about open-ended escalation or open-ended inflation as far as the cost is concerned. I am wondering what the railroad's attitude or the CP's attitude would be to the railways picking up the first three percentage points of inflation and then it being shared on a 50-50 basis after the 3%. What would you say to that?

Mr. Clough: Well, to go back to your comment about the books, I think that is a bit unfair. The books are well kept.

Mr. Mayer: Except you cannot understand them. That is my whole point.

Mr. Clough: They are difficult for me to understand.

Mr. Mayer: Why do you not do something simple that we can all understand?

Mr. Clough: Because it is a complicated subject. I think that is why . . .

Mr. Mayer: I disagree with you totally. With all due respect, the numbers are large in terms of the amounts and the figures you have to put together, or the number of entries you have to put together to get the numbers, but we have some very sophisticated machinery today for collecting and adding information. It is very simple to determine whether or not you make a profit and what your costs are. As I said, you add a variable cost, you add a fixed cost and that equals total cost. Now that is not complicated. It becomes complicated when you convolute it with terms that you yourself do not understand. You just said you find it difficult to understand. Why do you not make them simpler?

Mr. Clough: No, I said I find the books complicated, and they are complicated.

Mr. Mayer: I ask you: Why do you not make them simpler?

Mr. Clough: Because I think it is impractical. You have probably seen the CTC's classification of accounts, which is a very lengthy document. We are dealing . . .

Mr. Mayer: That does not mean they fall from heaven in a tablet of stone and we cannot argue with them and change them.

Mr. Clough: No, we can lay out the railway . . .

[Translation]

compliqué, comme celui-ci, pour déterminer ce que sont les coûts, j'estime que du point de vue d'un producteur, les compagnies de chemin de fer vont interpréter leurs livres de façon à montrer qu'il existe une inflation, que cette inflation soit réelle ou non, parce que ces compagnies pourront passer au producteur le premier 1 p. 100 de cette inflation.

Je m'inquiète de la possibilité d'une escalade sans limite de durée ou d'une inflation sans limite de durée pour ce qui concerne le coût. Je me demande quelle serait l'attitude du chemin de fer ou celle de CP envers la compagnie qui assumerait les premiers 3% de l'inflation pour ensuite partager le reste moitié-moitié. Quelle serait votre réaction?

M. Clough: Pour répondre à votre commentaire au sujet des livres, je pense que c'est un peu injuste. Les livres sont bien tenus.

M. Mayer: Sauf qu'on ne peut pas les comprendre. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Clough: Ils sont difficiles à comprendre même pour moi.

M. Mayer: Pourquoi ne faites-vous pas quelque chose de simple pour que nous puissions tous comprendre?

M. Clough: Parce qu'il s'agit d'un sujet compliqué. Je pense que c'est la raison pour laquelle..

M. Mayer: Je suis complètement en désaccord avec vous. Avec tout le respect que je vous dois, les nombres sont considérables en ce qui concerne les montants et les chiffres que vous devez accumuler, ou le nombre d'entrées que vous devez faire pour obtenir les nombres, mais il existe aujourd'hui des machines très perfectionnées pour faire la cueillette et le traitement de l'information. C'est très simple de déterminer si oui ou non vous faites un profit et ce que sont vos coûts. Comme je l'ai dit, vous prenez les coûts variables, vous ajoutez les coûts fixes et vous obtenez le coût total. Cela n'est certainement pas compliqué. Cela devient compliqué quand vous mêlez tout cela avec des termes que vous ne comprenez pas vous-mêmes. Vous venez juste de dire que vous trouvez cela difficile à comprendre. Pourquoi ne rendez-vous pas les choses plus simples?

M. Clough: Non, j'ai dit que je trouve les livres compliqués. Et ils sont compliqués.

M. Mayer: Je vous demande pourquoi ne les rendez-vous pas plus simples?

M. Clough: Parce que je pense que cela ne serait pas pratique. Vous connaissez probablement la classification des comptes de la Commission de Transport du Canada, qui est un document considérable. Nous faisons affaire . . .

M. Mayer: Cela ne veut pas dire qu'ils tombent du ciel inscrits dans la pierre et que nous ne pouvons pas les contester et les changer.

M. Clough: Non, le chemin de fer peut faire tout son possible . . .

[Texte]

Mr. Mayer: They were developed by CP and you think they are too complicated. Why can we not simplify them?

Mr. Clough: You can. It is revenue expense net.

Mr. Mayer: You said you can?

Mr. Clough: That tells you relatively little. You mention the sophisticated systems for the gathering of data, but equally the techniques for costing are extremely sophisticated.

Mr. Mayer: Because the railways have made them extremely sophisticated.

Mr. Clough: I do not think we made them sophisticated.

Mr. Mayer: My point, Mr. Chairman, is this: A lot of grain producers have stayed in business because they have farmed away their equity in the last 10 years. They have been able to stay in business because they have borrowed more money against an increase in the value of their land. They have lost equity in a lot of places—not inflation. Inflation is the reason they have been able to stay in business.

Now, I look at your 1982 report, and it looks to me, by my figures, that you made—and this is CN Limited, or CP Limited, excuse me. I guess I can call you CN if you can call Mr. Benjamin Mr. Mazankowski.

Mr. Clough: A fair exchange.

Mr. Mayer: If I look at your return on investment, you made 10.9% last year. When you are asking producers to pick up a share of the increases in cost, and your system of calculating is so complicated that very few people can understand it—I am saying a fairer system would be that you people assume the first percentages of inflation. That puts the incentive on you to do the best you can to put efficiencies into the system and after that the producers will share.

Mr. Clough: I am not sure of your 10.9% figure.

Mr. Mayer: I will tell you how I got the 10.9% figure. I took your total assets and against that used your net income, divided it and got 10.9% return on equity.

Mr. Clough: That is far too simple.

Mr. Mayer: That is total equity. That is assets; \$17 billion against a net income in your financial statement of \$188 million comes to 10.9% by my arithmetic.

[Traduction]

M. Mayer: Ils ont été mis au point par CP et vous pensez qu'ils sont trop compliqués. Pourquoi ne pouvons-nous pas les rendre plus simples?

M. Clough: C'est possible. C'est un système de recettes-dépenses nettes.

M. Mayer: Vous avez dit que c'est possible?

M. Clough: Cela ne vous dit que très peu de chose. Vous faites allusion aux systèmes compliqués qui existent pour la cueillette des données, mais les techniques d'établissement des prix de revient sont aussi extrêmement compliquées.

M. Mayer: Parce que les compagnies de chemin de fer les ont rendues extrêmement compliquées.

M. Clough: Je ne crois pas que nous les ayons rendues compliquées.

M. Mayer: Ce que je veux dire, Monsieur le Président, c'est ceci: un grand nombre de producteurs de grain se sont maintenus à flot parce qu'ils ont consenti depuis les 10 dernières années à sacrifier le capital des actionnaires. Ils ont pu continuer à faire des affaires parce qu'ils ont emprunté plus d'argent en présentant comme garantie l'augmentation de la valeur de leurs terres. Leur capital a baissé en bien des endroits... pas à cause de l'inflation. L'inflation est la raison même pour laquelle ils ont été capables de continuer à faire des affaires.

En étudiant votre rapport de 1982, il m'apparaît, d'après mes calculs, que vous avez fait... et il s'agit ici de la compagnie CN Limitée, ou plutôt CP Limitée, excusez-moi. J' imagine que je peux me permettre de vous appeler CN si vous pouvez vous permettre d'appeler Monsieur Benjamin 'Monsieur Mazankowski'.

M. Clough: Echange de bons procédés.

M. Mayer: Si je m'arrête à votre taux de rentabilité, je constate que vous avez fait 10,9% l'année dernière. Lorsque vous demandez au producteur d'assumer une partie des augmentations des coûts et que votre système de calcul est si simpliqué que très peu de gens peuvent le comprendre... je soutiens qu'un système plus juste serait que vous assumiez vous-mêmes la première partie du pourcentage de l'inflation. Cela vous encouragerait à faire de votre mieux pour rendre le système efficace et ensuite les producteurs pourraient partager.

M. Clough: Je ne comprends pas très bien votre pourcentage de 10.9%.

M. Mayer: Je vais vous dire comment j'en suis arrivé au pourcentage de 10.9%. J'ai pris votre actif total et je l'ai divisé par votre revenu net ce qui m'a donné 10.9% de taux de rentabilité.

M. Clough: Cela est beaucoup trop simple.

M. Mayer: C'est le capital total des actionnaires. C'est l'actif; 17 milliards de dollars comparé à un revenu net de 188 millions de dollars d'après votre état financier, ce qui donne, selon mes calculs, 10.9%.

[Text]

Mr. Clough: I do not think that works. No, it is too simple; 10% of \$17 billion is \$1.7 billion.

Mr. Mayer: Okay, I stand corrected.

Mr. Clough: Our return on investment last year was more in the order of 6.5% . . .

Mr. Mayer: Okay, 6.5%.

Mr. Clough: But that is a detail.

Mr. Mayer: My point is that the railways and the larger companies as far as CP is concerned, have been able to show a profit, and when the system in place to determine your cost is very complicated . . . Tell me, would you be willing to accept that kind of a thing in good faith, as to the kind of efficiencies you can put into the system to see that we have the least cost to the producer.

Mr. Burbidge: I think the answer is no. We made the point earlier that on the basis of the determined amount that the railway should be recompensed for grain, we are going to get four-fifths. But we have shared already, and the problem that is bothering you about how the people do the costing does not bother the people who are professionals in this business . . .

• 1640

Mr. Mayer: It bothers the people who pay the bills, and those are the producers.

Mr. Burbidge: It is true that . . .

Mr. Mayer: It is very easy to be not accountable when it is somebody else's wife and somebody else's money you are risking. When it is your own situation, it bothers you, I assure you.

Mr. Burbidge: It appears to me that the shippers participated in the Gilson process and in the Snavely process, watched the development of all these things, participated fully in the pools, everybody else, the line elevators, they are all there and they developed the costs of moving grain.

Mr. Mayer: I have one more question. Let me ask you this. Let me turn the situation around with you, Mr. Burbidge. You are a businessman, you are partly responsible for the largest corporation in the country. You buy on a very competitive basis. If you knew that you had to buy your fuel, Mr. Stinson, for CP Rail, from an outfit that produced fuel and you were locked into buying from them because it was a monopoly situation, which is basically analogous to the producers and shipping grain, and the supplier of fuel to you was going to be able to pass on increased costs to you based on a formula—as I said was very complicated and you had nothing to do about it—would not you be looking for some way to try to ensure that supplier of fuel produced that fuel for you as efficiently as possible? That is exactly what I am doing by asking these questions today. It is to try to ensure that the producer's costs he is going to be asked to accept as a result of this bill are

[Translation]

M. Clough: Je ne crois pas qu'on puisse faire cela. Non, c'est beaucoup trop simple; 10% de 17 billions de dollars est 1.7 billions de dollars.

M. Mayer: Très bien, j'accepte la rectification.

M. Clough: Notre taux de rentabilité l'année dernière était plutôt de l'ordre de 6.5% . . .

M. Mayer: Très bien, 6.5%.

M. Clough: Mais c'est un détail.

M. Mayer: Je veux dire que les chemins de fer et les grandes compagnies, en autant que cela touche le CP, ont pu enregistrer un profit et lorsque le système en place pour déterminer les coûts est très compliqué . . . Dites-moi, seriez-vous disposé à accepter ce genre de chose de bonne foi, quant au type de mécanisme que vous pourriez adopter de façon à ce que le coût assumé par le producteur soit le plus bas possible.

M. Burbidge: Je pense que la réponse est non. Nous en avons parlé plus tôt et nous avons dit que le point de départ à partir duquel le montant que devra recevoir la compagnie comme dédommagement pour le transport du grain sera les quatre-cinquièmes. Mais nous avons déjà partagé, et le problème qui vous inquiète c'est que la façon dont les gens établissent les prix de revient n'inquiète pas les professionnels de ce secteur.

M. Mayer: Cela inquiète les gens qui doivent régler les factures et ces gens, ce sont les producteurs.

M. Burbidge: C'est vrai que . . .

M. Mayer: C'est très facile de n'être pas comptable lorsque vous prenez des risques avec la femme d'un autre ou l'argent d'un autre. Lorsque c'est votre affaire qui est en jeu, cela vous inquiète, je peux vous en assurer.

M. Burbidge: Il me semble que les expéditeurs ont participé à l'étude Gilson et à l'étude Snavely, qu'ils ont surveillé le développement de toutes ces choses, qu'ils ont participé pleinement aux fonds communs, tout le monde, les propriétaires des élévateurs à grains qui se trouvent le long de la ligne de chemins de fer, ils sont tous là et ils ont participé à établir les coûts du transport du grain.

M. Mayer: J'ai une autre question. Permettez-moi de vous demander ceci. Renversons la situation en ce qui vous concerne, monsieur Burbidge. Vous êtes un homme d'affaires, vous êtes en partie responsable de la plus grande compagnie du pays. Vous faites vos achats sur une base très concurrentielle. Si vous saviez que vous deviez acheter votre carburant, monsieur Stinson, pour la compagnie CP Rail, d'une entreprise qui produit du carburant et que vous seriez obligé d'acheter de cette entreprise parce que cette même entreprise exercerait un monopole, une situation qui est en somme analogue à celle des producteurs et des expéditeurs de grains, et que ce fournisseur de carburant était capable de vous passer des augmentations de coûts sur la base d'une formule, comme je l'ai dit qui serait très compliquée et qui n'aurait rien à faire avec cela, ne seriez-vous pas à la recherche d'une façon de vous convaincre que ce fournisseur de carburant produirait le carburant de la façon la

[Texte]

justified costs, not simply costs that we arrived at through a very complicated and I would suggest very convoluted system of book-keeping.

Mr. Burbidge: But you see, there is the arbitrator that you would have liked to have had in your situation present in this situation. The CTC is going to produce the changes in costs on the basis of the railway indices and it is going to be determining the thing. I think there is a total equitable situation that arises out of the fact that the CTC is going to be monitoring these costs. I do not like the suggestion that, in some way or other, we manipulate our costs in such a way as to . . .

Mr. Mayer: I did not say manipulate, I said complicated and convoluted; that is conveying a different meaning. In no way did I intimate that it was manipulated. I did not use that. That is your word, it is not mine.

Mr. Burbidge: I am glad we have the understanding that there is nothing we are trying to do in the presentation of our costs. Our costs are available, our data has been available, people have pawed their way through this over 10 years. They have had access to every living thing we have given them and that they have asked for and I do not think there is anything that can be said that is not known about our costs. The fact that you get some confusion about whether you call them constant costs or fixed costs is really not to be laid at our door. Constant costs and fixed costs are interchangeable terms in my view. I find them exactly the same thing but I do not think you should go away with the feeling that there is some insoluble problem that in some way or other is going to create a situation under which the producer is going to be badly treated. I just do not think that is the situation at all.

The Chairman: Okay.

Mr. Mayer: There are a lot of producers who did not agree with this. Thank you very much.

The Chairman: You have a supplementary, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle: Just one, Mr. Chairman. Could you tell me whether these figures are right or not? That the return on the invested capital before tax last year was 8% and the return on shareholders' equity after tax was 4.8%? Just for the record.

Mr. Clough: Those sound right; I will double check them.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I want to thank our CP witnesses for submitting to the committee such a clear statement. I think the recommendations are very clear. One recommendation seems to be mentioned several times in their submission; that is, the recommendation to delete from the the proposed

[Traduction]

plus efficace possible? C'est exactement la raison pour laquelle je pose ces questions aujourd'hui. C'est pour veiller à ce que les coûts que devra assumer le producteur à la suite de ce projet de loi soient des coûts justifiés, et non pas simplement des coûts auxquels nous serions arrivés à travers un système très compliqué, et je dirais même très contourné, de comptabilité.

M. Burbidge: Mais voyez-vous, l'arbitre que vous auriez aimé avoir dans votre exemple est présent dans cette situation. La Commission de transport du Canada effectuera les changements des coûts à partir des indices fournis par les chemins de fer et c'est elle qui en décidera. Je pense que nous en arriverons à une situation tout à fait juste puisque c'est la Commission de transport du Canada qui surveillera la situation. Je n'aime pas entendre dire que d'une façon ou d'une autre, nous manipulons nos coûts pour . . .

M. Mayer: Je n'ai pas parlé de manipulation, j'ai dit compliqué et contourné: Ces mots comportent une signification différente. En aucune façon ai-je dit qu'il s'agissait de manipulation. Je n'ai pas utilisé ce mot. C'est vous qui l'avez dit, pas moi.

M. Burbidge: Je suis heureux de constater que nous sommes d'accord sur le fait que notre compagnie n'essaie en rien d'aménager la présentation de ses coûts. Nos coûts sont disponibles, nos données ont été disponibles, les gens les ont tripotés depuis quelque 10 ans. Ils ont eu accès à tout ce que nous leur avons donné et à ce qu'ils ont demandé et je ne crois pas qu'on puisse dire quoi que ce soit qui n'est pas déjà connu au sujet de nos coûts. Le fait qu'il existe une certaine confusion au sujet de ce qu'on appelle des coûts constants ou des coûts fixes n'est pas quelque chose qui devrait nous être mis sur le dos. À mon avis, les expressions 'coûts constants' et 'coûts fixes' peuvent être utilisées l'une pour l'autre. Je pense qu'elles veulent dire exactement la même chose, mais je ne pense pas qu'on devrait retenir de ceci qu'il existe un problème insoluble qui d'une façon ou d'une autre devra créer une situation où le producteur sera traité injustement. Je ne crois pas qu'il s'agisse de cela du tout.

Le président: Très bien.

M. Mayer: Il y a beaucoup de producteurs qui ne sont pas d'accord avec cela. Merci beaucoup.

Le président: Avez-vous une question supplémentaire, monsieur Loiselle?

M. Loiselle: Une seule question, monsieur le président. Pouvez-vous me dire si ces chiffres sont justes ou non? Le taux de rentabilité avant impôt l'année dernière était-il de 8 p. 100 et le rendement du capital des actionnaires après impôt était-il de 4,8 p. 100. C'est seulement pour le compte rendu.

M. Clough: Ces chiffres me paraissent justes, je vais les vérifier encore une fois.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je désire remercier les témoins du CP pour leur présentation si claire. Je pense que les recommandations sont très claires. L'une des recommandations semble avoir été mentionnée plusieurs fois dans le mémoire de la compagnie; cette recommandation serait

[Text]

legislation Clauses 22.(9) and 52.(2). You give your reasons for it. Clause 22.(9)(2) is the one on monitoring of programs and investments, and Clause 52.(2) is the one on the hold-backs.

Some of the complaints that I, as parliamentary secretary, have been receiving from producers and shippers—and that is through representations, through lobby groups, through letters—has been this mistrust, whether the railways will live up to their commitments. I mean their commitment to delivering the grain efficiently and on time, and their commitment to making proper investments for the future expansion of our railway system. I am sure that is what the committee will be facing when it goes out west, and that is what it will be hearing from the producers in the various provinces.

• 1645

If you want us to delete those two clauses, what guarantee or assurance can you give us that the committee can give the producers and shippers that this will be done? They will not see it in the legislation. We have correspondence between you, Mr. Stinson, and the minister, showing that the government believes your commitment. But that is not good enough for the producers and shippers out there. So you are making a very clear recommendation here, to delete those two clauses, but I think the committee would need something in its place to give the producers that assurance.

Mr. Burbidge: Let me give you three answers to that.

The first answer is our track record. We have run this railway very, very efficiently. We have met the needs of every commodity shipper—the coal shippers, the potash shippers, and the sulphur shippers. Everywhere there has had to be traffic moved, we have met the need. Our track record stands, I think, as an unexcelled track record, anywhere in the world. This is a very well run railroad. I might say the same thing for Canadian National; they have done an excellent job in meeting their traffic flows.

The second answer is this: There is already provision in the bill that, if we do not in fact perform—which we say is the test—then up to 40% of the contribution to constant cost can be withheld.

The third answer is the section in the Railway Act which has been there and which says that, if we do not provide adequate and suitable accommodation for the movement of traffic, the CTC can direct that the railways do something about it.

Mr. Flis: The section you are referring to is Section 262?

Mr. Burbidge: That is correct, Section 262.

Mr. Flis: Right. But was that section not ruled by the courts as not being enforceable, because you were not getting full compensation for the movement of grain?

[Translation]

d'éliminer du projet de loi les clauses 22(9) et 52(2) concernant les retenues de garantie.

Certaines des plaintes que j'ai reçues d'un producteur et des expéditeurs, en ma qualité de secrétaire parlementaire, et cela au cours de présentations, dans mes rapports avec des groupes de pression, et dans la correspondance, ont révélé de la méfiance; on se demande si les compagnies de chemins de fer vont respecter leurs engagements. Je veux parler de leur engagement à livrer le grain sans retard et de leur engagement à effectuer les investissements nécessaires à l'expansion de notre réseau ferroviaire. Je suis certain que le Comité devra faire face à ces questions quand il sera dans l'Ouest et c'est ce dont lui parleront les producteurs des diverses provinces.

Si vous voulez que nous supprimions ces deux articles, quelle garantie pouvez-vous nous donner que le Comité obtienne ce que veulent les producteurs et les transporteurs? Elle ne sera pas inscrite dans la mesure législative. Nous avons la correspondance échangée entre vous, monsieur Stinson, et le ministre dans laquelle il est dit que le gouvernement croit en votre engagement. Ce n'est pas suffisant pour les producteurs et les transporteurs. Vous formulez ici une recommandation très précise, à savoir la suppression de ces deux articles, mais je pense que le Comité voudra qu'ils soient remplacés par quelque chose qui puisse offrir une garantie aux producteurs.

M. Burbidge: Laissez-moi vous donner trois réponses.

La première découle de ce que nous avons fait dans le passé. Nous avons dirigé ce chemin de fer avec beaucoup d'efficacité. Nous avons répondu aux besoins de tous les transporteurs de matières premières que ce soit du charbon, de la potasse ou du soufre. Partout où il a fallu transporter des marchandises, nous avons répondu aux besoins. Nos réalisations parlent d'elles-mêmes et je pense qu'elles restent inégalées dans le monde. C'est un chemin de fer extrêmement bien exploité. Je pourrais en dire autant du Canadien National; ils ont fait un excellent travail.

La deuxième réponse est la suivante: il y a déjà une disposition du projet de loi qui prévoit une retenue pouvant aller jusqu'à 40 p. 100 de la contribution aux coûts fixes si nous n'accomplissons pas notre travail, ce qui est le véritable critère.

La troisième réponse découle de l'article de la Loi sur les chemins de fer qui prévoit que si nous ne fournissons pas les installations nécessaires à l'acheminement des marchandises, la C.C.T. peut obliger les chemins de fer à le faire.

M. Flis: Vous faites allusion à l'article 262?

M. Burbidge: C'est exact, l'article 262.

M. Flis: Exact. Mais est-ce que les tribunaux n'ont pas jugé que cet article était difficile à faire respecter, car vous n'obteniez pas l'entière indemnisation pour l'acheminement du grain.

[Texte]

Mr. Burbidge: I think that was, in effect, the situation in one of the cases that went to the Supreme Court. Well, I cannot remember whether it was grain. But they said it should be applied in a situation where there was a compensatory situation. Grain will be that, so this section will be fully operative.

Mr. Flis: Yes, but did you not tell us earlier you were still only getting about four-fifths of your compensation for the movement of grain? So in the end, the Supreme Court will throw that part of the act out.

Mr. Burbidge: No. With respect, I think you should be assured that under this bill we will regard grain as compensatory. That means it meets its variable cost. What we are saying is that the contribution over and above that and the element of the cost of money that will be involved in this are in our view inadequate. That is what the difference is. But Section 262 will apply.

Mr. Flis: Your legal experts have put that interpretation on it, have they?

Mr. Burbidge: Oh, yes.

Mr. Flis: Fine.

Mr. Burbidge: But I think that the big thing you should put in the back of your mind is that our track record is such that we are going to be there with the investments the president has spoken of. We are going to be there with the necessary capacity to move not only grain, but all the traffic which is going to be offered to us in the future.

Mr. Flis: Yes, but in the eyes of the producer your track record has been very lousy. You have not made investments in the railway sector. You have not contributed to the movement of grain.

Mr. Burbidge: Yes, and with some justification. I mean, if you are being paid—whatever it is—one-sixth of your cost, there is some reason for that posture. What we are doing in this bill is tidying that up.

Mr. Flis: I would like the CP witness to think about that, because I am sure that is one we are going to face over and over. It is nice to say that something should be deleted. But then we have the other side coming back at the committee and saying we do not have enough guarantees in there now to force the railways to do this, to do this, and to do this.

Mr. Burbidge: I would like to say again what I said a little earlier. This bill will create some sort of a bureaucratic monster. It is bad legislation to say that there is some group, even of the most expert people in the world, who can second-guess how the railway will make its investments in a broad sort of way across the entire railway system. It is bad, and I do not think the producers have to be concerned about the question of whether we are going to deliver or not. We are going to deliver.

The Chairman: Mr. Burbidge, could I put a supplementary there? I do not mean to be facetious or rude, but is it fair to ask you if that judgment you just made is an objective or subjective judgment?

[Traduction]

M. Burbidge: Ce fut en effet le cas dans l'une des causes portées devant la Cour suprême. Je ne me souviens plus s'il s'agissait de grain. Il a été décidé qu'il ne s'appliquait que dans le cas où il y a un versement d'indemnités. Le grain se range dans cette catégorie, l'article sera donc applicable.

M. Flis: Oui, mais ne nous avez-vous pas dit que vous n'obteniez que les quatre-cinquièmes de votre indemnité pour le transport du grain? En fin de compte, la Cour suprême rejettera cette partie de la loi.

M. Burbidge: Non. Avec tout le respect que je vous dois, je pense que je peux vous assurer qu'aux termes de ce projet de loi nous rangerons le grain dans la catégorie à indemniser. Cela signifie qu'il correspond aux coûts variables. Ce que nous disons c'est que la contribution au-delà de ces coûts et l'élément du coût de l'argent qui s'y applique sont à notre avis insuffisants. C'est là où se situe la différence. L'article 262 s'applique cependant.

M. Flis: C'est l'interprétation qu'ont donnée vos conseillers juridiques, n'est-ce pas?

M. Burbidge: Oui.

M. Flis: Parfait.

M. Burbidge: Je crois que l'essentiel est de ne pas oublier nos réalisations passées, lesquelles peuvent vous garantir que les investissements dont a parlé notre président seront effectués. Nous aurons non seulement la capacité d'acheminer le grain, mais aussi toutes les marchandises que nous aurons à transporter dans le futur.

M. Flis: Oui, mais aux yeux des producteurs, vos réalisations passées sont loin d'être suffisantes. Vous n'avez pas effectué d'investissement dans le secteur ferroviaire. Vous n'avez pas participé à l'acheminement du grain.

M. Burbidge: C'est exact mais nous avons de bonnes raisons. Je veux dire que si vous ne recevez qu'un sixième de vos coûts, l'attitude est compréhensible. Le projet de loi a justement pour objectif de résoudre ce problème.

M. Flis: J'aimerais que le témoin du Canadien Pacifique pense à cette question car elle va revenir souvent sur le tapis. C'est facile de dire que quelque chose doit être supprimer. Mais l'autre partie va revenir devant le Comité et dire qu'il n'y a pas de garantie pour obliger les chemins de fer à faire telle chose ou telle autre.

M. Burbidge: Je voudrais répéter ce que j'ai déjà dit. Ce projet de loi va créer une espèce de monstre bureaucratique. C'est une mauvaise mesure législative celle qui dit qu'un groupe de personnes, même s'il s'agit des plus grands spécialistes du monde, peut décider comment le chemin de fer doit effectuer ses investissements d'une manière générale dans tout le réseau ferroviaire. Ce n'est pas bon et je pense que les producteurs n'ont pas à se préoccuper de savoir si nous allons le faire ou pas. Nous allons le faire.

Le président: Monsieur Burbidge, puis-je vous poser une question supplémentaire? Je ne voudrais pas paraître impoli, mais est-il juste de vous demander si le jugement que vous venez de porter est un jugement objectif ou subjectif?

[Text]

[Translation]

• 1650

Mr. Burbidge: That judgment I just made?

The Chairman: Yes, with regard to that section. Your statement about it being bad legislation and your reasons for it.

Mr. Burbidge: I think it is both. Sure, I am biased, because I have lived in this company for a long time and I know how it goes about the business of making its capital investments. But if I was not in that position, if I was standing back and looking at an industry and you are creating a situation where you are saying that some person outside that industry who does not live in it day and night is going to make a judgment as to whether a particular investment . . . —whether he is going to have CTC here or a longer siding there or heavier ties here or heavier rail—is a right or a wrong decision, that is inviting, to me, the most hopeless of all situations. You are going to take the whole responsibility of railway management, to run an efficient railway, and say that somebody else can make better decisions than those fellows. And that, objectively, I think is bad legislation.

Mr. Flis: In reply to one of Mr. Mayer's questions, you did point out that CTC will be monitoring the costs and so on. Are you not satisfied that for Clause 56.(4), 56.(5), and so on, where you feel that there will be this unlimited CN adjustment, the CTC process will keep an eye on that and keep the limit down?

Mr. Burbidge: It is just too open-ended. They are entitled to look at the greater distance from Edmonton to Prince Rupert, the greater distance from Edmonton to Vancouver and Prince Rupert and other unspecified factors. It is just too open-ended.

What we say is, it is fair enough to give the CN some recognition, that maybe the \$14 million represents, but to leave an open-ended thing . . .

Mr. Flis: What is the open-endedness about it? Is it the other relevant factors?

Mr. Burbidge: Well, what they could do, how much would they credit to the greater distance? You know, I do not know what they would credit to that. I honestly think that to have a situation where the CN is going to be given something off the top in an open-ended way is a wrong way to go at it, particularly . . .

Mr. Flis: Would you not say that shipping on the line through Churchill would be another relevant factor that could be included here?

Mr. Burbidge: Well, they include Churchill. I think Churchill is in there somewhere.

Mr. Flis: Well, Prince Rupert is.

Mr. Burbidge: Yes, Churchill is in there.

Mr. Flis: When we go clause by clause this is the kind of thing the committee will look at, though.

M. Burbidge: Le jugement que je viens de porter?

Le président: Oui, au sujet de cet article. Vous avez dit qu'il s'agissait d'une mauvaise mesure législative et vous en avez donné les raisons.

M. Burbidge: Je pense que c'est les deux. Il est certain que je suis subjectif car j'ai vécu dans cette société longtemps et je sais comment se traite les questions d'investissements. Mais ce n'est pas uniquement pour cela. Si je pense à une industrie et que vous créez une situation où certaines personnes, qui ne font pas partie de l'industrie, vont pouvoir juger si un investissement—que ce soit au sujet de la CCT, d'une plus longue voie de garage, de plus lourdes traverses ou de plus épais rails—est juste ou erroné, il me semble que cela conduit à une situation sans espoir. Vous allez enlever toute la responsabilité de la gestion des chemins de fer pour la confier à d'autres personnes qui, selon vous, peuvent prendre de meilleures décisions. Je pense objectivement que c'est une mauvaise mesure législative.

M. Flis: En réponse à une question posée par M. Mayer, vous avez dit que la CCT allait surveiller les coûts. N'êtes-vous pas satisfait que, pour les paragraphes 56(4), 56(5) et ainsi de suite, aux termes desquels vous pensez que les indemnités destinées au Canadien National sont illimitées, la CCT puisse intervenir pour garder la limite aussi basse que possible?

M. Burbidge: Ils offrent trop de liberté. Ils ont le droit de s'occuper des plus longues distances, d'Edmonton à Prince-Rupert, d'Edmonton à Vancouver et Prince-Rupert. Il y a tout simplement trop de liberté.

Ce que nous disons c'est qu'il est tout à fait juste d'accorder une certaine reconnaissance au Canadien National, ce que représente sans doute les 14 millions de dollars, mais de laisser autant d'ouverture . . .

M. Flis: Où est cette trop grande liberté? Y a-t-il d'autres facteurs en cause?

M. Burbidge: Il faudrait savoir ce qu'ils peuvent faire, combien vont-ils créditer aux plus longues distances? Le savez-vous, j'ignore ce qu'ils peuvent créditer à cela. Je pense sincèrement qu'on offre au CN le dessus du panier et cette manière de le faire n'est pas la bonne, particulièrement . . .

M. Flis: Diriez-vous que l'expédition sur la ligne jusqu'à Churchill serait un autre facteur qui devrait être compris ici?

M. Burbidge: Je crois que cela comprend Churchill. Je crois que Churchill est mentionné quelque part.

M. Flis: Prince-Rupert l'est.

M. Burbidge: Oui, Churchill est mentionné.

M. Flis: Lorsque nous étudierons le projet article par article, je crois que le comité étudiera ces questions.

[Texte]

Fine. The other concern that you have been expressing all afternoon, I guess, is the CN adjustment. I guess we have addressed that.

So, Mr. Chairman, I think all the other questions I had have already been asked. So I will close there.

The Chairman: Thank you.

A supplementary, Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: J'aurais une question supplémentaire pour M. Burbidge.

Dans la Partie I de la loi, il y a un article qui parle des mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain. Bien sûr, il va être créé un Comité supérieur du transport du grain. Vous parliez tout à l'heure d'une bureaucratie. Qu'est-ce que vous pensez de ce Comité supérieur du transport du grain qui va avoir à travailler en étroite collaboration avec les producteurs et les transporteurs? Quelle est votre opinion sur le Comité?

Mr. Burbidge: My opinion is that that is a good idea. That is a good committee.

Do not forget that it has existed for, I do not know how long, 20 or 25 years. These people have been getting together and it is a recognition of something that has been established for quite some time. I think that is an excellent idea because it pulls together the players in this game.

This is an immensely complex commodity movement. It is totally different from the one the president mentioned a minute ago, of the coal moving from Sparwood to Roberts Bank. It has got a heck of a lot more factors in it. The whole business of scheduling, picking it up on the branch lines, moving it, cleaning it, grading it. Grain is—I do not know, 262 commodities, I think. So it is not just a single commodity. Getting the ships to the port, moving it through the terminals. It is a very complicated business and that section recognizes that. It puts the players all in the same room.

Mr. Ostiguy: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, I have a few tag ends of questions that were not completely followed through previously.

I noted Mr. Loiselle asked some questions about the Canadian shareholders and so on. We found from your answer that 75% of the shareholders are Canadian, but we did not find out what percentage of shares are held by Canadians. Do you have that figure as well?

• 1655

Mr. Burbidge: That is the same; 75% of the shares are held by Canadian residents.

Mr. Althouse: Okay, either individual or groups in Canadian funds.

[Traduction]

L'autre préoccupation porte, je suppose, sur l'indemnisation accordée au CN. Je pense que nous nous sommes penchés sur cette question.

Monsieur le président, je pense que toutes les questions que je voulais poser l'ont été. Je vais donc en terminer là.

Le président: Je vous remercie.

Une question supplémentaire, monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: I have a supplementary question for Mr. Burbidge.

In part 1 of the legislation, there is one clause which mentions administrative means by which the movement of grain can be facilitated. There will be a committee on grain transportation. You mentioned earlier a bureaucracy. What do you think of this committee which will have to work closely with producers and expeditors? What is your point of view on this committee?

M. Burbidge: Je pense que c'est une bonne idée. Ce sera un comité utile.

N'oublions pas que cela existe depuis 20 ou 25 ans. Ces personnes se réunissent souvent et cela ne fait que reconnaître un fait qui existe depuis longtemps. Je pense que c'est une excellente idée parce que cela permet de rassembler tous les joueurs.

La question du transport des marchandises est complexe. C'est tout à fait différent du transport du charbon de Sparwood à Roberts Bank, auquel faisait allusion le président il y a quelques minutes. Il y a bien d'autres facteurs qui entrent en jeu. Il faut établir l'horaire, ramasser les marchandises sur les lignes d'embranchement, les déplacer, les nettoyer, les classer. Le grain représente, je crois, quelque 262 produits. Il ne s'agit pas d'une seule marchandise. Il faut faire venir les navires au port, transporter les grains à partir des gares. C'est très compliqué et cet article le reconnaît. On rassemble tous les joueurs dans la même pièce.

M. Ostiguy: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Monsieur le président, il y a encore quelques questions qui sont restées plus ou moins en suspens.

J'ai remarqué que M. Loiselle avait posé des questions au sujet des actionnaires canadiens, entre autres. Vous avez répondu que 75 p. 100 des actionnaires étaient des Canadiens, mais vous ne nous avez pas dit quelle proportion des actions était détenue par des Canadiens. Pouvez-vous nous donner ce chiffre?

M. Burbidge: C'est le même; 75 p. 100 des actions sont détenues par des résidents canadiens.

M. Althouse: Bien, par des individus ou des groupes.

[Text]

Mr. Burbidge: Yes. There are a lot of shares held by people who are developing RSOPs.

Mr. Althouse: Okay. Are all the shares that exist in Canadian Pacific now owned or are some held by the company itself?

Mr. Burbidge: No, none are held by the company itself.

Mr. Althouse: You are fully subscribed then, as far as the shares issued?

Mr. Burbidge: There are about 71-odd million shares issued and they are all out.

Mr. Althouse: How many times, if ever, in the past 5 or 10 years have new shares been issued for expansion of the company? Or is that not the way the company expands?

Mr. Burbidge: That is the way, but there have been none issued in the last 5 or 10 years.

Mr. Clough: None in the last 10 years.

Mr. Althouse: Not in the last 10 years? When was the last . . .

Mr. Clough: There were convertible bonds, which is another way of issuing shares, done in the mid-1950s. I forget the amount; it was in the order of \$60 million, as I recall.

Mr. Althouse: Has the railway stopped expanding, then, or do you still consider that there is expansion going on?

Mr. Clough: Oh no. There has been equity poured into the business through the retention of earnings.

Mr. Althouse: Do you also borrow, or are all expansions to the system financed from internal sources?

Mr. Clough: No, we are borrowers.

Mr. Althouse: What proportion of expansion would be financed from internal sources as opposed to external borrowings?

Mr. Clough: Do you mean prospectively?

Mr. Althouse: In the past year, and what do you expect in the coming year? What was the proportion five years ago? Really, what I am trying to find out, is it changing?

Mr. Clough: If you go back five years ago, it was probably being financed from internal sources. Then it has been running up this year, 20% borrowed perhaps. Yes, 20%.

Mr. Althouse: Is the company expanding its capital? Has it grown in that way in the past five years?

Mr. Clough: We are net borrowers, yes.

Mr. Althouse: You are expanding the capital of the company?

Mr. Clough: Oh yes, both equity and debt have been growing.

[Translation]

M. Burbidge: Oui. De nombreuses actions sont détenues par des personnes qui possèdent des R.E.E.R.

M. Althouse: Bien. Est-ce que toutes les actions émises par le Canadien Pacifique sont détenues ou la société en a-t-elle conservé une partie?

M. Burbidge: Non, la société n'en détient aucune.

M. Althouse: Votre capital est donc totalement souscrit, du moins en ce qui a trait aux actions émises?

M. Burbidge: Il y a environ 71 millions d'actions émises et elles sont toutes sur le marché.

M. Althouse: Combien de fois, si c'est arrivé, dans les 5 ou 10 dernières années avez-vous émis de nouvelles actions pour l'expansion de la société? Ou n'est-ce pas de cette façon que se fait l'expansion de la société?

M. Burbidge: C'est bien de cette façon, mais il n'y a eu aucune émission au cours des 5 ou 10 dernières années.

M. Clough: Aucune au cours des 10 dernières années.

M. Althouse: Aucune au cours des 10 dernières années? Quand a eu lieu la dernière . . .

M. Clough: Il y a eu des obligations convertibles, ce qui est une autre façon d'émettre des actions, vers le milieu des années 50. J'ai oublié le montant, mais je crois me souvenir qu'il était de l'ordre de 60 millions de dollars.

M. Althouse: Est-ce que le chemin de fer a arrêté toute expansion ou considérez-vous que l'expansion se poursuit?

M. Clough: Oh non. Il y a eu injection de fonds dans les affaires par les bénéfices non répartis.

M. Althouse: Est-ce que vous empruntez aussi ou est-ce que l'expansion est financée entièrement par des sources internes?

M. Clough: Non, nous empruntons aussi.

M. Althouse: Quelle proportion de l'expansion serait financée par des sources internes par rapport aux emprunts externes?

M. Clough: Voulez-vous dire dans le futur?

M. Althouse: L'année dernière et ce que vous prévoyez pour l'année qui vient? Quelle était la proportion il y a cinq ans? J'essaie de découvrir si cela change.

M. Clough: Si vous retournez cinq ans en arrière, elle était probablement financée par des sources internes. Cette année nous avons dû emprunter 20 p. 100 des fonds peut-être. Oui, 20 p. 100.

M. Althouse: Est-ce que la société augmente son capital? Est-ce qu'il a augmenté de cette façon au cours des cinq dernières années?

M. Clough: Oui, nous empruntons.

M. Althouse: Est-ce que vous augmentez le capital de la société?

M. Clough: Oh oui, tant l'actif que le passif.

[Texte]

Mr. Althouse: The reason I ask this is because I was a little confused with an answer that I believe Mr. Burbidge gave to Madam Côté. I think what was said was something to the effect that money offered through Bill C-155 is not for capital expenditures. Did I hear correctly, or do I have a wrong interpretation of what capital expenditures are? It seems to me at least part of that money offered in that package was for expansions of the system.

Mr. Burbidge: You heard correctly. I said that the money that is going to arise by reason of Bill C-155 is in recompense for the grain loss. And there has been a large misunderstanding that in some way or other it is some sort of capital grants to be spent by us on capital expenditures. What we are saying is, it is a recompense for the loss, but by reason of that loss having been recompensed and us in a position to be financially viable, we are then in a position to go ahead and make capital expenditures. But it is a great misunderstanding to think this is some sort of system of grants to the railways out of which they will make capital expenditures.

Mr. Althouse: Does the minister understand this as well?

Mr. Burbidge: He understands it very clearly. You will see that in the exchange of letters with the presidents of the railways.

Mr. Althouse: You mentioned that this bill would give you the confidence—I admit you did not mention capital—to go through with the tunnel project you have been planning for some time. That expansion would be capital?

Mr. Clough: Oh, yes.

Mr. Althouse: But it would not occur without Bill C-155 or some of the money that occurs in that bill?

Mr. Burbidge: That is right. It is an expenditure, as the president mentioned, in the order of \$660 million. It takes four to four and a half years to put in place.

• 1700

There is just no way we could undertake an expenditure of that magnitude without knowing this loss in grain had been resolved through Bill C-155.

Mr. Althouse: So the estimates into the future as to volumes of commodities other than grain are not going to be adequate to justify that kind of expenditure then, by itself?

Mr. Clough: I do not think, if we were faced with ever-growing grain losses, we could finance the tunnel in the market. I think that is the question.

Mr. Althouse: You do not foresee, then, the increased volumes in potash and sulphur and coal and those products being enough to warrant the increase to capacity through that area?

Mr. Clough: It would be a question that you could not afford it, if you were carrying the level of grain loss at the same time.

[Traduction]

M. Althouse: Je vous demande cela car je suis un peu perplexe quant à la réponse que M. Burbidge a donnée à Madame Côté. Je pense qu'il a été dit que les fonds offerts par le biais du projet de loi C-155 ne sont pas destinés à des dépenses en immobilisations. Ais-je bien compris ou ais-je mal interprété ce que sont des dépenses en immobilisations? Il me semble qu'au moins une partie des fonds offerts sont destinés à l'expansion du réseau.

M. Burbidge: Vous avez bien compris. J'ai dit que l'argent qui proviendra du projet de loi C-155 est destiné à compenser le manque à gagner du transport du grain. Il y a eu un certain malentendu car plusieurs personnes pensent qu'il s'agit d'octrois destinés à des dépenses en immobilisations. Ce que nous disons, c'est qu'il s'agit d'une indemnité pour le manque à gagner, mais ce manque à gagner étant compensé, nous sommes alors en mesure d'effectuer des dépenses en immobilisations puisque notre situation devient alors viable. Mais il est faux de croire qu'il s'agit de subventions accordées aux chemins de fer pour qu'ils effectuent des dépenses en immobilisations.

M. Althouse: Est-ce que le ministre le comprend ainsi?

M. Burbidge: Il le comprend très bien. Vous pouvez le constater en lisant sa correspondance avec les présidents des chemins de fer.

M. Althouse: Vous avez dit que ce projet de loi vous donnait confiance—j'admets que vous n'avez pas dit capital—pour aller de l'avant avec le projet de tunnel qui est prévu depuis un certain nombre d'années. Cette expansion est très importante?

M. Clough: Oh oui.

M. Althouse: Mais elle ne serait pas possible sans le projet de loi C-155 ou une partie des fonds qui découlent du projet de loi C-155?

M. Burbidge: C'est exact. C'est une dépense, comme le président l'a mentionné, de l'ordre de 660 millions de dollars. Il faudra de quatre à quatre ans et demi pour le réaliser.

Il est impossible de se lancer dans une telle dépense sans avoir l'assurance que le manque à gagner que représente le transport du grain sera comblé par le projet de loi C-155.

M. Althouse: Les prévisions quant au volume des marchandises autres que le grain ne justifient pas ce genre de dépense?

M. Clough: Je ne pense pas qu'avec des pertes croissantes dans le transport du grain nous puissions financer le projet de tunnel. Je pense que c'est là toute la question.

M. Althouse: Vous ne prévoyez donc pas que l'accroissement des volumes de potasse, de soufre et de charbon puissent suffire pour atteindre une pleine capacité dans cette région?

M. Clough: La question est que vous ne pouvez pas effectuer cette dépense si vous devez assumer ce niveau de pertes dans le transport du grain en même temps.

[Text]

Mr. Althouse: You are assuming, then, that the grain trade would remain at the same proportion as it is now, in that kind of scenario? Or are you expecting a lower proportion of the grain trade, which is the figures I have seen?

Mr. Clough: A lower proportion of it?

Mr. Althouse: The proportion of grain trade through the mountains will be—the proportion of the grain trade will be less in 10 or 15 years.

Mr. Clough: Oh, the proportion of grain to total traffic. It might well diminish over time, but increase absolutely. Decrease proportionately, but increase in absolute terms.

Mr. Althouse: So even under those conditions, you could not afford to build the tunnel?

Mr. Clough: I do not see how one could raise the money to build the tunnel.

Mr. Althouse: I see. And suppose if the grain trade were cut off completely, the tunnel would not be able to be built as well?

Mr. Benjamin: You did not ship a bushel to Vancouver in . . .

Mr. Burbidge: I can remember being told by Mr. Drapeau that the only time he ever lost an election was when he started answering hypothetical questions.

I think that to say grain is cut off totally is creating a hypothetical situation that really takes us into a never-never land.

Mr. Althouse: But the main point is the understanding that CP has with the minister, that no capital investment occurs with this particular financing package that is contained in Bill C-155?

Mr. Burbidge: I did not understand your question.

Mr. Althouse: The understanding that I have from your previous answer is that Bill C-155 contains no money for capital financing of the railways.

Mr. Burbidge: No, what I wanted you to understand is that the nature of the money that will be created by Bill C-155 is in recompense for grain losses. It is not capital grants from the government to the railway to make capital expenditures. But, given the financial viability that creates in the railway, having been recompensed for grain to the extent of Bill C-155, we then are in a position to undertake the capital expenditures that the president outlined in his exchange of letters with the minister.

Mr. Althouse: Okay. So you are then recovering your depreciation and you are able to make repairs. Is that what you are saying, that the rates will then be high enough that

[Translation]

M. Althouse: Vous présumez donc que le transport du grain continuera dans la même proportion, est-ce là vos prévisions? Vous attendez-vous plutôt à une plus faible proportion du transport du grain, comme les chiffres que j'ai pu voir le laissent supposer?

M. Clough: Une plus faible proportion?

M. Althouse: La proportion du transport du grain à travers les montagnes sera moindre dans les 10 ou 15 prochaines années.

M. Clough: Vous voulez dire la proportion du transport du grain par rapport au trafic total. Il se peut fort bien qu'elle diminue au cours des années, mais qu'elle augmente dans l'absolu. Qu'elle diminue proportionnellement, mais qu'elle augmente en termes absolus.

M. Althouse: Dans ces conditions, vous ne pouvez pas construire le tunnel?

M. Clough: Je ne vois pas comment on pourrait trouver l'argent pour construire le tunnel.

M. Althouse: Je vois. Je suppose que si le transport du grain disparaissait complètement, vous ne pourriez pas non plus construire le tunnel?

M. Benjamin: Vous n'avez pas expédié un boisseau à Vancouver dans . . .

M. Burbidge: Je me souviens que M. Drapeau m'a dit que la seule fois où il avait perdu une élection était lorsqu'il avait accepté de répondre à des questions hypothétiques.

Je pense que dire que le transport du grain peut disparaître complètement revient à créer une situation hypothétique qui ne mène nulle part.

M. Althouse: L'essentiel est l'entente qu'il y a entre le CP et le ministre, à savoir qu'aucun investissement en immobilisations se sera effectué à partir de ce qui est offert dans le projet de loi C-155.

M. Burbidge: Je n'ai pas compris votre question.

M. Althouse: D'après votre réponse, j'en conclus que le projet de loi C-155 n'offre aucun fonds pour l'investissement en immobilisations des chemins de fer.

M. Burbidge: Non, ce que je voudrais que vous compreniez c'est que l'argent offert par le projet de loi C-155 est une indemnisation du manque à gagner pour le transport du grain. Il ne s'agit pas de subventions en immobilisations accordées par le gouvernement aux chemins de fer pour que ceux-ci effectuent des investissements en immobilisations. Mais, étant donné la viabilité financière qu'il assure aux chemins de fer qui reçoivent des indemnités pour le manque à gagner que représente le transport du grain, aux termes du projet de loi C-155, nous sommes en mesure d'effectuer les dépenses en immobilisations dont le président parle dans ses lettres adressées au ministre.

M. Althouse: D'accord. Vous récupérez alors votre dépréciation et vous pouvez effectuer des réparations. Est-ce ce que vous dites, en fait, que les tarifs sont maintenant suffisants pour que vous conserviez la partie transport du grain du

[Texte]

you can maintain the grain part of the system? Is that essentially all you are able to do?

Mr. Burbidge: No, I do not think that is what I am saying at all. I am saying that if you carried it—you can try to continue the grain loss; it is just more than we can do to undertake the capital expansion that our traffic forecasts indicate should be made.

Given recompense for grain, given the resolution of the losses in grain through Bill C-155, we then are in the position to make the capital expenditures that were outlined in that exchange of letters that included the Rogers Pass tunnel and a whole mess of other things.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Excuse me. I am still having trouble understanding, I guess, whether the expansion to the grain system is a repair to a mountain or whether it is a capital expansion of the company. However, I guess we will try to get that clear with the minister, because he is selling a somewhat different animal.

The Chairman: Mr. Mayer has a supplementary.

• 1705

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. If I could, I was going to ask the officials a question. Can you give the committee any kind of an idea as to what the increase in productivity has been for CP Rail, with regard to the movement of grain or the movement of any other goods you have carried, over the past 10 years, 20 years, or any such period, in percentage terms? Has it been 1%, 2%, 3%, or what?

Mr. Stinson: Could you just give us a minute?

Mr. Mayer: Yes, sure.

Mr. Stinson: Just to give you an example. I do not have it precisely.

Mr. Mayer: Perhaps you could provide it for us at a later date.

Mr. Stinson: No, I do not have it for you in percentage terms, Mr. Mayer, but there are various levels of efficiency or productivity. I will give you an example. In revenue for tonne-miles per train-mile—in 1970 it was just in the order of 533; it goes on with zeros. But then in 1982, it was 912. The revenue for tonne-miles per employee in 1970 was 1057, and now it is 1894. That gives you the order of magnitude.

Mr. Mayer: At a later date, could you provide the committee with as many of those figures as possible, so that we could get a look at them?

Mr. Stinson: Why, certainly. We would be pleased to put them back. We will give you, with about five levels of efficiency, what has been done by decade over the last 30 years.

Mr. Mayer: Thank you very much.

[Traduction]

réseau? Est-ce là essentiellement tout ce que vous pouvez faire?

M. Burbidge: Non, je ne pense pas que c'est ce que j'ai dit. J'ai dit que si nous devons continuer à assumer les partes que représente le transport du grain, nous ne pouvons pas en plus effectuer les investissements en immobilisations que nos prévisions quant au trafic exigent que nous fassions.

Étant donné l'indemnisation pour le transport du grain, étant donné la solution apportée par le projet de loi C-155, nous sommes alors en mesure d'effectuer les dépenses en immobilisations qui sont mentionnées dans les lettres et qui comprennent le tunnel du col Rogers et tout un ensemble d'autres projets.

Le président: Je vous remercie, M. Althouse.

M. Althouse: Pardonnez-moi, mais j'ai encore de la difficulté à comprendre si l'expansion du réseau du transport du grain constitue une réparation à une montagne ou s'il s'agit d'une augmentation du capital de la société. Toutefois, je suppose que nous pourrions obtenir des éclaircissements du ministre, car il nous propose quelque chose d'assez différent.

Le président: M. Mayer a une question supplémentaire.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, il y a une question que j'aimerais poser aux dirigeants. Pouvez-vous donner au Comité une idée de ce que l'augmentation de productivité a été pour CP Rail en ce qui concerne le transport des céréales ou celui de n'importe quelle autre marchandise depuis 10 ans, 20 ans ou n'importe quelle autre période en pourcentage? Est-ce 1 p. 100, 2 p. 100, 3 p. 100? Qu'est-ce que c'est?

M. Stinson: Pouvez-vous nous accorder un instant?

M. Mayer: Oui, bien sûr.

M. Stinson: Je vais maintenant vous donner un exemple. Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. Mayer: Peut-être pourriez-vous nous fournir cela à une date ultérieure?

M. Stinson: Non, je n'ai pas ces données en pourcentage, monsieur Mayer, mais il existe divers niveaux d'efficacité ou de productivité. Voici un exemple. En recettes, par tonne-mille ou train-mille, en 1970, c'était seulement de l'ordre de 533, avec des zéros par la suite. Puis en 1982, c'était 912. Les recettes par tonne-mille par employé en 1970 étaient de 1,057 et le chiffre correspondant est maintenant de 1894. Cela vous donne un ordre de grandeur.

M. Mayer: À une date ultérieure, pourriez-vous fournir au Comité le plus grand nombre de chiffres possibles, pour que nous puissions les examiner?

M. Stinson: Très certainement. Nous nous ferons un plaisir de vous les fournir. Nous vous indiquerons, avec environ cinq niveaux d'efficacité, ce qui s'est fait durant chaque décennie depuis 30 ans.

M. Mayer: Je vous remercie beaucoup.

[Text]

Mr. Mazankowski: On that same point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a supplementary.

Mr. Mazankowski: Is it true, Mr. Stinson, that, during the period 1977 to 1980, there was no appreciable increase in productivity with respect to either railway systems? Perhaps there was a little bit with CN, but there was nothing with respect to the CPR, according to Mr. Snively.

Mr. Stinson: I think there were overall improvements in the efficiency of the railway.

Mr. Mazankowski: Well, just to quote from Mr. Snively . . .

Mr. Stinson: I think what Mr. Snively found in that particular three-year period he looked at was that it was flat. But my recollection, Mr. Mazankowski, is that the levels of cost were lower than the rate of inflation in that period of time. In other words, the cost did not rise to the level of inflation, as I recollect. This would indicate there was some productivity improvement.

The Chairman: Okay. Thank you.

Now, we have completed the first round of questioning, and we have four people for the second round. We have 22 minutes, which means each person has five and a half minutes. We will call it five minutes, because I intend to adjourn at 5.30 so that we may have another steering committee meeting.

Mr. Benjamin. I am sorry, I mean Mr. Mazankowski. You have five minutes.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I really do not look that bad, do I?

The Chairman: I am not going to touch that. It is your turn.

Mr. Mazankowski: Mr. Burbidge, perhaps you could clarify something in my mind. You keep stressing the fact that you will be receiving less than four-fifths of the revenues required to move grain. I am just wondering if we could pinpoint that, in terms of time.

As I understand it, the regime that is in place now gives you a freight rate that is equal to roughly more than five times Crow for the current year, 1983-1984. It will increase to about six and a half times Crow in 1985-1986, and to about ten times Crow in 1990-1991, according to the projections that have been provided to us.

Now, are you saying that throughout that projected cycle you will only be recovering four-fifths of the required revenue to move grain?

Mr. Burbidge: I suppose that the answer is probably yes.

Mr. Mazankowski: Even at 10 times the Crow rate.

[Translation]

M. Mazankowski: Au sujet de la même objection.

Le président: Monsieur Mazankowski, il s'agit d'une question supplémentaire.

M. Mazankowski: Est-il vrai, monsieur Stinson, que, au cours de la période de 1977 à 1980, il ne s'est produite aucune augmentation appréciable de la productivité dans l'un ou l'autre des deux réseaux ferroviaires? Peut-être y en a-t-il eu un peu à CN, mais il n'y a rien eu à CP, d'après M. Snively.

M. Stinson: Je crois qu'il y a eu des améliorations d'ensemble de l'efficacité des chemins de fer.

M. Mazankowski: J'aimerais citer M. Snively . . .

M. Stinson: Je crois que ce que M. Snively a constaté, c'est qu'il n'y a pas eu de changement au cours de la période particulière de trois ans qu'il examinait. Mais ce dont je me souviens, monsieur Mazankowski, c'est que les niveaux des coûts ont été inférieurs au taux d'inflation durant cette période. En d'autres termes, les coûts ne se sont pas élevés au niveau de l'inflation, selon mes souvenirs. Cela indique une amélioration de la productivité.

Le président: D'accord. Merci.

Nous avons maintenant terminé la première ronde de questions et nous avons quatre personnes pour la deuxième ronde. Nous disposons de 22 minutes, ce qui veut dire que chaque personne dispose de cinq minutes et demie. Disons que c'est cinq minutes car j'ai l'intention de lever la séance à 17h30 pour que nous puissions avoir une autre réunion du comité d'orientation.

Monsieur Benjamin. Pardon, je veux dire M. Mazankowski. Vous disposez de cinq minutes.

M. Mazankowski: Ai-je vraiment si mauvaise mine, monsieur le président?

Le président: Je n'insisterai pas là-dessus. C'est votre tour.

M. Mazankowski: Monsieur Burbridge, vous pourriez sans doute éclairer ma lanterne. Vous répéter que vous allez recevoir moins de quatre cinquièmes des recettes dont vous avez besoin pour transporter les céréales. Pourrions-nous avoir des précisions là-dessus au point de vue du temps.

Si je comprends bien, le régime actuellement en place vous donne un tarif de transport égal, en gros, à plus de cinq fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour l'exercice actuel, soit 1983-1984. La somme en question va être portée à environ six fois et demie le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau en 1985-1986 et à environ dix fois ce tarif en 1990-1991, d'après les projections que vous nous avez fournies.

Ce que vous dites, est-ce bien que durant tout le cycle envisagé, vous n'allez recouvrer que les quatre cinquièmes du revenu qu'il vous faut pour transporter les céréales?

M. Burbridge: Il faut probablement répondre oui à votre question.

M. Mazankowski: Même à 10 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

[Texte]

Mr. Burbidge: Let me go back to what we say. We say the bill gives us about four-fifths of what the Snively group recommended as adequate compensation for grain.

Mr. Mazankowski: Is that what you deem to be necessary?

Mr. Burbidge: I do not think you could find a fairer determination of what would be appropriate for a situation in which there are no market determinants. This is a totally unique situation. You cannot go out in the marketplace and determine what you could recover by way of a rate in grain. So you have to find a substitute for the marketplace. I do not think you could find a better substitute on a collective basis than has been put together by the Snively group, because that permits the input from every sector of the grain trade.

• 1710

Mr. Mazankowski: So I would be fair in making the assumption then that even with the freight rate increasing to 10 times Crow, as it will be by 1990-1991, you still believe you will only be recovering four-fifths of what you are entitled to for the movement of grain?

Mr. Burbidge: I do not know what the assumption on the 10 times Crow is or what proportion the producers are going to pay by reason of some assumptions on . . .

Mr. Mazankowski: No, no, I am talking about what you are going to receive, not what the producer is going to pay, but what you are going to receive. What the producer pays is really something different. It is what you are going to be receiving under the regime.

Mr. Burbidge: But I do not know what the assumptions are in terms of the rate of inflation or whatever went into the 10 times. You see, I think we should be careful not to scare ourselves with what we say is going to happen 10 years out.

Mr. Mazankowski: That brings me to the next point because in the Snively document it is stated that the CTC and the railways have forecast inflation for the years 1982-1985 to be 12%, and 10% thereafter.

Mr. Burbidge: Those estimates are obviously out of date.

Mr. Mazankowski: Okay, then what do you believe would be a more accurate figure given . . .

Mr. Burbidge: I wish I knew.

The Chairman: That is hypothetical.

Mr. Mazankowski: We are dealing with a hypothetical statement that is contained in the bill and I think this is a very valid point. We are trying to project what this is going to mean for the producers because there is a fear in the minds of the

[Traduction]

M. Burbidge: Revenons un peu là-dessus. Nous disons que le projet de loi nous donne les quatre cinquièmes, environ, de ce que le groupe Snively recommande comme une rémunération suffisante.

M. Mazankowski: Est-ce là ce que vous considérez comme nécessaire?

M. Burbidge: Je pense qu'il serait impossible de trouver une détermination plus juste de ce qui convient dans une situation où rien n'est déterminé par le marché. C'est là une situation tout à fait sans analogue. On ne saurait déterminer sur le marché : s qui peut être recouvré par le moyen d'un tarif imposé au transport des céréales. Il faut donc trouver une solution de remplacement par rapport au marché. Je pense qu'il serait impossible de trouver une meilleure mesure de remplacement collective que celle qu'a établie le groupe Snively, puisque cette mesure tient compte de l'apport de chacun des secteurs du commerce des céréales.

M. Mazankowski: Je n'aurais donc pas tort de supposer que, même si le tarif du transport est porté à dix fois le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, ce qui sera le cas en 1990-1991, vous croyez toujours que vous n'allez recouvrer que les quatre cinquièmes de ce à quoi vous auriez droit pour le transport des céréales?

M. Burbidge: Je ne sais pas sur quoi se fonde l'hypothèse d'un tarif égal à dix fois celui du pas du Nid-de-Corbeau ni quelle est la proportion de ce que les producteurs vont payer en raison de certaines hypothèses au sujet . . .

M. Mazankowski: Non, non, je parle de ce que vous allez recevoir : non de ce que le producteur va payer mais de ce que vous allez recevoir. Ce que le producteur va payer, c'est là quelque chose de tout à fait différent. Je parle de ce que vous allez recevoir en vertu du régime.

M. Burbidge: Mais je ne sais pas quelles sont les hypothèses retenues en ce qui concerne le taux d'inflation ni sur quoi s'est fondé le calcul des dix fois. Voyez-vous, je pense que nous ne devrions pas nous effrayer au sujet de ce que nous croyons susceptible de se passer dans dix ans.

M. Mazankowski: Cela m'amène au point suivant car, dans le document Snively, on affirme que la CCT et les chemins de fer ont prévu une inflation de 12 p. 100 pour les années 1982 à 1985 et de 10 p. 100 par la suite.

M. Burbidge: De toute évidence, ces estimations sont désuètes.

M. Mazankowski: D'accord. Dans ce cas, qu'est-ce qui serait, d'après vous, un chiffre plus exact?

M. Burbidge: J'aimerais bien le savoir.

Le président: Ce sont là des hypothèses.

M. Mazankowski: Nous traitons d'une déclaration hypothétique qui est contenu dans le projet de loi et je pense qu'il s'agit là d'un point très valable. Nous essayons d'imaginer ce que cela va représenter pour les producteurs, car ceux-ci craignent

[Text]

producers that they are not going to be able to afford to pay the freight bill that is constituted under this regime.

Mr. Burbidge: Yes, but they have the safety net, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, there is the safety net, but that is not...

Mr. Burbidge: He is only asked to pay 3% of the inflation and so there are elements that are working in his favour.

Mr. Mazankowski: Yes, yes, but it still means that the producer on that basis will be paying five times more by 1990-1991.

Mr. Chairman, I have before me a weight bill analysis and I think it is rather significant because on the basis of—and this takes us back to 1980, but I think that we can calculate the inflationary costs to bring it up to date with some degree of accuracy—and I note that in terms of revenue per car mile, statutory grain produced some 40.09¢. Now, immediately that will be multiplied by five which would give you roughly \$2 per car mile, and when I look at that in comparison with the average revenue per car mile on the basis of the seven major commodity groups, it is going to stack up as one of the highest. Then when we take it to the next stage of 6.5 and 10 times, I suspect that it will be, if not the highest then very close to being the highest in terms of revenue generated for any commodity. I simply wonder why grain all of a sudden is going to be thrown into that category, one of the most expensive categories of all the seven major commodity groups.

Mr. Clough: Of course, it moves probably under one of the most expensive conditions with the extensive gathering network and so on. I rather lost the thread on your figures that it would all of a sudden be thrown into one of the most expensive categories.

Mr. Mazankowski: It is because if you were to take the 1980 figures, for example—and it is currently at 40.9¢ for the movement of statutory grain—and if you five times that it comes to \$2. If you take the average of all the groups for 1980, it works out to 142.19 and if you add 20% plus you come up to roughly 170 for all categories. So you have grain all of a sudden thrust into a category which is much higher than the average. As a matter of fact, it is right up there with the mining and the forestry industry, which were the highest.

• 1715

Mr. Clough: Given the cost conditions it moves under, it does not seem surprising that those ratios would fall out on a cost-based system.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just one final question. Would it not be possible then, rather than going through the convolutions that Mr. Mayer had described, to establish a freight rate based upon the average revenue per car mile, or tonne mile of other categories, with grain taking a percentage of that? Would this not be better than going through this whole mishmash of numbers and variable costs and machina-

[Translation]

de ne pas avoir les moyens de payer la facture du transport qui est constituée par ce régime.

M. Burbidge: Oui, mais ils ont le filet de sauvetage, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ils ont le filet de sauvetage, mais ce n'est pas...

M. Burbidge: On lui demande seulement de payer 3 p. 100 de l'inflation. Il y a donc des éléments qui sont à son avantage.

M. Mazankowski: Oui, bien sûr, mais il se trouve toujours que le producteur, selon cette base, va payer cinq fois le tarif du pas du Nid-de-Corbeau en 1990-1991.

Monsieur le président, j'ai devant les yeux une analyse de facture que je crois assez importante. Cela remonte à 1980, mais je pense que nous pouvons calculer les effets de l'inflation pour obtenir des données à jour qui soient assez précises. Or, je note que, selon le régime statutaire, on a obtenu 40.09¢ de revenu par wagon-mille. Cela va être immédiatement multiplié par cinq, ce qui donne à peu près 2 dollars par wagon-mille. Si je compare cela au revenu moyen par wagon-mille pour chacun des sept groupes principaux de marchandises, le revenu en question va être un des plus élevés. Puis si nous passons à la prochaine étape de 6.5 fois puis de 10 fois, il me semble que cela va être, sinon le plus élevé, du moins bien proche du revenu le plus élevé créé par quelque marchandise que ce soit. Je me demande tout simplement pourquoi, soudain, les céréales vont passer à cette catégorie, une des catégories les plus chères des sept grands groupes de produits.

M. Clough: Evidemment, le transport en question est probablement un des plus chers qui soient, étant donné le réseau étendu de ramassage et le reste. J'ai peut-être perdu le fil de vos calculs établissant que le transport des céréales va passer soudain à l'une des catégories les plus coûteuses.

M. Mazankowski: C'est que, si vous prenez les chiffres de 1980, par exemple—qui établissent à 40.9¢ le transport des céréales statutaires—et que vous multipliez cela par cinq, vous obtenez 2 dollars. Si vous prenez la moyenne de tous les groupes pour 1980, cela s'établit à 142.19 et si vous ajoutez 20 p. 100 vous arrivez à 170, environ, pour toutes les catégories. Ce qui se passe, c'est que les céréales font soudain partie d'une catégorie qui est bien supérieure à la moyenne. Elles atteignent même le sommet avec le niveau des mines et de l'industrie forestière, les plus élevées de toutes.

M. Clough: Étant donné leurs conditions financières, il n'est pas étonnant que ces proportions s'écroulent face à un système basé sur le coût.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une toute dernière question. Plutôt que de passer par toutes les circonvolutions décrites par M. Mayer ne serait-il pas possible d'établir un taux de transport basé sur le revenu moyen par wagons-milles ou en millier de tonnes d'autres catégories, tout en allouant un pourcentage aux céréales? Ne serait-ce pas mieux que de passer par tout ce mélange de chiffres et de coûts variables et d'intrigues que nous devons employer? N'y a-t-il pas une

[Texte]

tions that we have to go through? Is there not a formula that could be employed using that data?

Mr. Burbidge: I would be very uneasy, if I were a grain producer, to go to something like that. We can call it a mishmash of figures, but the thing that appeals to me is that this is something that has been developing over 15 or 20 years now, with full participation by the people who are pros at this, including the pros in the shipper world. I do not think you would find in any way the uneasiness that seems to be exhibited here among the people who are actually working with the data.

Mr. Mazankowski: There sure is among the producers, Mr. Burbidge.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Burbidge: They do not evidence it in the results that come out, because when you look at the costs agreed to, they are by long odds the biggest percentage of the total costs. It is simply the amount of the cost of money and the amount of contribution to constant costs that causes the hangup.

The Chairman: Before I go to Mr. Benjamin, does the committee agree that the CP brief should be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

Mr. Benjamin, five minutes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have questions in two areas, so I will try to confine it to a multiple question, if the witnesses want to make notes in each part.

The first one has to do with this whole business of capital investment, capital budgets. In your 1982 annual report, CP Rail accounted for 65% of CP Limited's profits, but accounted for only 16% of CP Limited's capital budget. While on the other hand, CP Air lost \$39 million, but you had \$232 million for capital investment improvement in CP Air. Would you not agree that you should have a better relation—I know you cannot have it every year, because there are exceptional years downwise or upwise, but, on an average, should your investment capital budget for CP Rail not bear some closer relationship to the percentage of profit it earns for CP Limited? That is my first question.

I might as well do the second one, and then you fellows can answer it. In the legislation, the matter of the Dominion Coal land, there are some 50,000 acres to be opened up regarding price. The disposition of the lands the government can do by order in council, but it has to open up the 1897 act regarding price, and it is limited to \$2 a tonne.

We get varying opinions from geologists and mining experts that there is anywhere from 4 billion to 8 billion tonnes in those 50,000 acres, and at today's depressed prices of \$50 or \$60 a tonne, that is a lot of coal, a lot of mining.

[Traduction]

formule qui pourrait être employée tout en nous servant de ces informations?

M. Burbidge: Si j'étais un producteur de céréales, je serais très inquiet d'accepter une telle proposition. Nous pouvons parler de mélange de chiffres, mais ce que j'aime dans tout ça, c'est le fait que ce plan est en voie de développement depuis plus de 15 ans ou 20 ans maintenant, avec la participation complète de professionnels dans le domaine, y compris les professionnels du monde de l'expédition. Je ne crois pas que vous trouverez l'inquiétude qui semble exister ici chez les gens qui travaillent avec les données.

M. Mazankowski: Il y en a certainement parmi les producteurs, monsieur Burbidge.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Burbidge: Ce n'est pas évident quand les résultats sont connus, parce que lorsque l'on regarde les coûts convenus, ils sont de loin le plus gros pourcentage du total des coûts. C'est simplement le montant du coût en argent et le montant de la contribution à des coûts constants qui créent le problème.

Le président: Avant de passer à M. Benjamin, le comité est-il d'accord pour annexer la soumission du CP aux délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Accordé. Merci.

Monsieur Benjamin, cinq minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai des questions dans deux domaines, donc je vais essayer de les limiter à une question multiple, les témoins veulent bien prendre les notes pour chacun des éléments.

La première a trait à toute la question de placement de capitaux et de budgets d'investissements. Dans votre rapport annuel de 1982, CP Rail représentait 65 p. 100 des bénéfices de CP Limited mais ne représentait que 16 p. 100 du budget d'investissement de CP Limited. Par contre, CP Air a marqué une perte de 39 millions de dollars mais vous indiquez 232 millions de dollars aux améliorations des investissements de CP Air. Je sais que vous ne pouvez pas le faire chaque année, car il y a des années exceptionnelles d'abondance ou de disette, mais, en moyenne, ne croyez-vous pas que votre budget d'investissement de CP Rail devrait avoir un rapport plus étroit avec le pourcentage de bénéfices rapporté par CP Limited? Ceci est ma première question.

Je suis aussi bien de poser ma deuxième question et alors vous pourrez répondre. Dans la loi concernant les terrains miniers fédéraux, le coût de quelque 50,000 acres est à discuter. Le gouvernement peut disposer des terres par décret du conseil, mais il doit ouvrir la question de la loi de 1897 concernant le coût et il est limité par cette loi à 2 dollars la tonne.

D'après les opinions variées de géologues et d'experts miniers, il y a de quatre à huit milliards de tonnes dans 50,000 acres, et aux bas prix d'aujourd'hui de 50 dollars ou 60 dollars la tonne, c'est beaucoup de charbon, beaucoup d'exploitation.

[Text]

First, has Canadian Pacific Limited or any of its subsidiaries had any discussions with the Government of Canada about the disposition of Dominion Coal blocks? Has any company, own or controlled by, or in which Canadian Pacific Limited or Canadian Pacific Enterprises has an interest, expressed a wish to participate in the development of those coal lands . . .

The Chairman: I am going to stop you there and get the answers to those question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have two more on the coal lands.

The Chairman: Yes, but we may not have time for them.

Mr. Benjamin: I want to put my questions, Mr. Chairman. I am sorry.

• 1720

The Chairman: I have to try to be fair to all members, so who is next?

Mr. Benjamin: Well, Mr. Mazankowski got in a couple of bootleg ones and several supplementary questions were bootlegged in.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: And it will not take me more than a minute. Has any company owned or controlled by Canadian Pacific Limited ever applied to an agency or department of the Government of Canada or the government of British Columbia for a permit to explore these blocks? The Government of Canada issued licences in the 1960s and early 1970s for four mining companies to explore, that is otherwise drill holes. Was any company, any of those owned or controlled or had any interest in them by Canadian Pacific Limited for the granting of such licences even though they might have been temporary?

Mr. Burbidge: Just to do the coal lands first. Canadian Pacific has no ownership rights whatsoever in the Dominion coal lands. I do not know as to . . .

Mr. Benjamin: I know that. I did not ask you that.

Mr. Burbidge: Okay, but you asked some questions about it so we have no ownership. I have no knowledge of what may have gone by if at the time you spoke of, people explored. I do know that Fording Coal Ltd. has said that if the coal lands are opened up for exploration and development by coal companies generally, it would like to be informed and be a participant, if it so decided, in whatever might be opened up by the federal government.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: And they have taken no part in exploration or . . .

Mr. Burbidge: I have no knowledge of that. I do not know whether they have or have not.

The Chairman: Can you verify that and provide the answer through the Clerk of the Committee, Mr. Burbidge?

[Translation]

En premier lieu, le Canadien Pacifique Limitée ou l'une de ses filiales ont-ils eu des discussions avec le gouvernement du Canada au sujet de la disposition des blocs miniers fédéraux? Y a-t-il une compagnie, qui serait soit la propriété de CP Limited ou de CP Enterprises, soit contrôlée par eux ou encore dans laquelle ils auraient des intérêts, qui a exprimé le désir de participer au développement de ces terrains miniers . . .

Le président: Je vais vous arrêter ici et demander des réponses à vos question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'en ai deux autres sur les terrains miniers.

Le président: Oui, mais nous n'aurons peut-être pas le temps pour ces questions.

M. Benjamin: Je regrette, mais je veux poser mes question, monsieur le président.

Le président: Je dois essayer d'être juste envers tous les membres, alors qui est le suivant?

M. Benjamin: Bien, mM. Mazankowski a réussi à en glisser une ou deux et plusieurs questions additionnelles clandestines ont été posées.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Et je ne prendrai pas plus qu'une minute. Y a-t-il une compagnie, appartenant à la Canadian Pacific Limited ou contrôlée par eux, qui aurait déjà fait une demande de permis à une société ou à un ministère du gouvernement du Canada ou du gouvernement de la Colombie-Britannique pour l'exploration de ces blocs? Le gouvernement du Canada a émis des permis durant les années 60 et le début des années 70 à quatre compagnies minières pour explorer, c'est-à-dire, creuses des trous. Ces compagnies, ou l'une d'entre elles, étaient-elles la propriété ou contrôlées par Canadian Pacific Limited ou cette dernière avait-elle des intérêts dans ces compagnies pour l'obtention de ces permis même s'ils n'étaient que temporaires?

M. Burbidge: Occupons-nous des terrains miniers en premier lieu. Canadian Pacific n'a aucun droit de propriété sur les terrains miniers fédéraux. Je ne sais en ce que . . .

M. Benjamin: Je sais cela. Je ne vous ai pas demandé cela.

M. Burbidge: D'accord, mais vous avez posé des questions à ce sujet et nous n'avons aucun droit de propriété. Je n'ai aucune connaissance de ce qui s'est passé en exploration dans le temps dont vous parlez. Je sais que la Fording Coal Ltd. a déclaré que si les terrains miniers sont ouverts pour exploration ou exploitation par des compagnies de charbon, en général, elle aimerait le savoir et participer à ce que le gouvernement fédéral décidera d'offrir.

Le président: Merci.

M. Benjamin: Et ils n'ont pas pris part dans l'exploration ou . . .

M. Burbidge: Je ne sais rien de cela. Je ne sais pas s'ils y ont pris part ou non.

Le président: Pouvez-vous vérifier et fournir la réponse par l'entremise du greffier du comité, monsieur Burbidge?

[Texte]

Mr. Burbidge: Okay, will do.

The Chairman: Thank you. You have notes of Mr. Benjamin's questions.

Mr. Burbidge: Surely.

The Chairman: Okay, thank you. Mr. Bockstael, followed by Mr. McKnight. You have seven minutes to share between you.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. The representatives of the CPR were part of the consultation process with Dr. Gilson. One of the recommendations was the senior grain transport advisory to see that improvements in monitoring of the system would take place and an elaboration or a further development of the grain transportation agency through its administrator. Are you in favour of this kind of a setup?

Mr. Stinson: Yes. We favour the establishment of the senior transportation committee and the grain administrator.

Mr. Bockstael: Fine. Gilson recommended, of course, the phased-in payment to producers and shared to the railways and in these proportions were changed, and now the Bill C-155 says that the payment should go directly to the railway. Gilson also had a hybrid recommendation that the government contribution to the producer could be either assigned directly to the railway by choice of the producer or the producer could have a freight credit option from which he would draw. If there was any surplus at the end of a crop year, he could pocket it or I suppose that would mean the producer could take that government contribution and pay it to a trucker or to the railway or both, or else not ship and bank the money.

Now there is a very loosely knit group, hard to identify specifically, that came up with a very catchy phrase: We will go for freedom of choice. In a democracy that is a very wonderful phrase, freedom of choice, but it is not defined and this morning we had CN representatives here and I think we had three different interpretations of what freedom of choice would be. Do you people have a combined opinion on freedom of choice or do you have a specific interpretation of the one that you would find acceptable?

Mr. Burbidge: I think I said that under the heading of freedom of choice was probably two or three different alternatives, one of them being the 80-80-20 and a couple of others. Really, our position is that the farming community east and west should decide how it wants to have this money done and I suppose it would have to demonstrate that it can be done in an administratively feasible way and we are quite happy to live with that.

Mr. Bockstael: Thank you. That is all.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. McKnight, you have five minutes.

Mr. McKnight: Thank you, Bob. Thanks, Maurice. Just a couple of things to follow up what my colleague, Mr. Mayer,

[Traduction]

M. Burbidge: D'accord, je le ferai.

Le président: Merci. Vous avez des notes concernant les questions de M. Benjamin.

M. Burbidge: Certainement . . .

Le président: D'accord, merci. M. Bockstael, suivi de M. McKnight. Vous avez sept minutes à vous partager.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Les représentants du CPR ont pris part aux consultations avec le Dr Gilson. Une des recommandations était l'établissement d'un conseil supérieur pour assurer les améliorations du contrôle du système et une élaboration ou développement additionnel de la Société du transport des céréales par l'entremise d'un administrateur. Êtes-vous en faveur de cela?

M. Stinson: Oui. Nous sommes en faveur de l'établissement d'un comité de transport supérieur et d'un administrateur du grain.

M. Bockstael: Bien. Naturellement, Gilson avait recommandé le paiement graduel aux producteurs et le partage avec les chemins de fer et ces proportions ont été changées, et maintenant le projet de loi C-155 indique que le paiement devrait aller directement aux chemins de fer. Gilson avait également une recommandation hybride à l'effet que la contribution du gouvernement au producteur pouvait être remise directement aux chemins de fer, au choix du producteur, ou celui-ci pourrait avoir une option de crédit de transport dont il pourrait se servir. Il pourrait garder le surplus à la fin d'une année-récolte, ou bien je suppose que cela veut dire que le producteur pourrait prendre la contribution du gouvernement et la déboursier à un camionneur ou aux chemins de fer, ou les deux, ou encore ne rien transporter et mettre l'argent à la banque.

Maintenant, il existe un groupe assez imprécis, difficile à identifier, qui a sorti une phrase populaire: nous prendrons le libre choix. Dans une démocratie, c'est une phrase magnifique, le libre choix, mais il n'y a aucune définition et ce matin des représentants du CN étaient ici et je crois que nous avons eu trois interprétations du libre choix. Avez-vous une opinion d'ensemble sur le libre choix ou avez-vous une interprétation spécifique que vous pouvez accepter?

M. Burbidge: Je crois que j'ai dit que sous le titre libre choix il y a probablement deux ou trois alternatives différentes, l'une d'elles étant le 80-80-20 et une ou deux autres. Réellement, notre position est que les agriculteurs de l'est et de l'ouest devraient décider de la manière dont cet argent devrait être disposé et je suppose qu'ils devront prouver que cette manière est réalisable au point de vue administratif—cette situation nous satisfait.

M. Bockstael: Merci. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Monsieur McKnight, vous avez cinq minutes.

M. McKnight: Merci Bob. Merci, Maurice. Au sujet de la question dont traitait mon collègue, M. Mayer, je voudrais

[Text]

was discussing: the ability to communicate the change and the reason for the change and what the cost is going to be to the producer. I noticed, Mr. Burbidge—and this is by the way of observation—that Mr. Mayer asked you the question, but you had to return to your vice-president of finance to answer it. So I think he has a point in saying that the people who are going to be paying the bill, the producers, are going to have a great deal of difficulty in understanding where these costs arise and where they come from. So just as an observation, I hope you take the point that it is for information. If people understand they are going to accept, but if they cannot understand they are going to reject.

Mr. Burbidge: I could not agree with you more; I think you are making a very valid point. Part of the difficulty is the interchangeability of different concepts for the same thing or different words for the same thing. I think what I was trying to say is that shipper representatives have participated in this whole process of developing railway costs and are in a position to have looked at the railway data, heard the arguments, seen the whole thing. I think what Mr. Clough is saying is there is no question about it—it is complex. But I take your point on the communication of this and the assurance to people there is not some sort of subterranean activity going on here, which we would not want any more than anybody else would want.

Mr. McKnight: I have just another question on the efficiencies and who pays for the inflation. The farmers for the next two years will pay the first 3%; after that they will pay up to 6%. After the 6% the government picks up. So really, when you look at it, the efficiencies we talk about could not arise, especially in the next couple or three years before review. To use a quote from the chairman of Canadian National, which I wanted to use this morning but he was not here—I did not have time from the chairman, but I did bring it up to him later. He said that he know what he would do, try to minimize his efficiency in the next three years; try to paint a picture of dire need of a subsidy as huge as he could logically expect to be paid. This clause is suggesting the railroads should be inefficient for the next three years and they will be compensated forever from that time onward. Now, that was at another time when the chairman made this remark; it is in his autobiography.

But that is part of the problem the producer has in putting trust in not just the railroads, but in the government and in the CTC. I just do not understand when the inflation is not going to touch the railroads—it touches the government and it touches the producer—how producers can be expected to feel comfortable with it.

[Translation]

attirer l'attention sur deux points: l'aptitude à communiquer le changement envisagé et le motif de ce changement; et le coût qui en découlera pour le producteur. J'ai remarqué, monsieur Burbidge, cela dit en passant, que M. Mayer vous a posé la question, mais qu'il vous a fallu consulter votre vice-président des finances pour y répondre. Je crois donc qu'il est justifié de souligner que les gens qui paieront la note, c'est-à-dire les producteurs, éprouveront beaucoup de difficultés à comprendre d'où ces coûts proviennent. Je répète que je mentionne ce point simplement pour votre gouverne. Si les gens comprennent, ils accepteront, mais s'ils ne comprennent pas ils s'opposeront.

M. Burbidge: Je suis parfaitement de votre avis. Je crois que l'argument que vous apportez est très valide. La difficulté repose en partie sur l'interchangeabilité de divers termes ou concepts au sujet de la même question. Je crois que j'ai voulu dire ceci: les représentants des expéditeurs ont participé à l'ensemble de ce processus d'établissement des coûts ferroviaires et ont été en mesure d'examiner les données ferroviaires, d'entendre les arguments et de voir l'ensemble de la question. Selon moi, M. Clough dit bien que toute l'affaire est indubitablement complexe. Mais j'accepte volontiers le point que vous soulevez au sujet de la nécessité de bien communiquer aux autres ce dont nous traitons et de donner aux gens l'assurance qu'il ne se produit ici aucune activité occulte dont d'ailleurs nous ne voudrions pas plus que quiconque.

M. McKnight: Puis-je poser seulement une autre question au sujet de l'efficacité d'exploitation et des personnes qui absorbent le coût de l'inflation. Les agriculteurs paieront les premiers 3 p. 100 au cours des deux prochaines années, après quoi ils supporteront jusqu'à 6 p. 100. Toute augmentation au-dessus de ce taux de 6 p. 100 est prise en charge par l'État. Donc, à bien y songer, la question d'efficacité dont nous discutons ne pourrait pas survenir, et cela particulièrement dans les deux ou trois prochaines années avant l'examen. J'emprunterai à ce sujet les termes mêmes du président du Canadien National. Je voulais d'ailleurs m'en servir ce matin mais il n'était pas ici. Le président ne m'en a pas donné le temps, mais j'ai abordé cette question avec lui plus tard. Il a donc déclaré qu'il savait qu'il agirait de la façon suivante: il essaierait de minimiser son efficacité dans les trois prochaines années, de broser le tableau d'une situation où il éprouverait le besoin le plus grand d'une subvention aussi importante que celle qu'il pourrait logiquement espérer recevoir. Cette démarche laisse penser que les chemins de fer seraient inefficaces au cours des trois prochaines années et que par la suite ils toucheraient toujours une compensation. C'est en un autre moment que le président a fait toutefois cette observation. Elle figure dans sa biographie.

Voilà donc une partie du problème éprouvé par le producteur lorsqu'il s'agit pour lui de faire confiance non seulement aux chemins de fer, mais au gouvernement et aussi à la CCT. Je ne vois tout simplement pas le jour où les chemins de fer ne seront pas touchés par l'inflation, et elle touche le gouvernement et elle touche le producteur, et je ne comprends pas comment on peut s'attendre que les producteurs se trouvent à l'aise vis-à-vis de cette situation.

[*Texte*]

Mr. Burbidge: Our costs are going to inflate like anybody else's.

Back on your earlier point, I think I should underline as strongly as I can that we intend to run, and we do run, as efficient a railway as we possibly can. We are going to be out competing with Canadian National to get our biggest share of this grain. The effect of that is going to be to reduce our costs, which are going to flow down to the producer's benefit.

Mr. McKnight: Just one final question then on the base rate scale. If you check it, it is on page 38 of Bill C-155. I have asked the question before of officials from the Department of Transport. If you take a look at the distance and the rate, you start at 325 miles or less and the rate is \$2.93 a tonne; then it is \$3, then it is \$3.09, all the way down to the break of about 1,200 miles. Every 25 miles the rate increases 8¢ a tonne. After 1,200 miles, the rate increases every 25 miles by 13¢ a tonne. The reason the 1,100 and 1,200 mile breaks bother those of us from Saskatchewan is that is about the distance Saskatchewan is from market. Why is there an increase of 8¢ a ton every 25 miles up to 1,200, and after 1,200 the increase is 13¢ a tonne?

• 1730

Mr. Stinson: To my recollection, I think I asked that question of your own people. They tried to go back in when this mileage scale—this is the same scale as is presently in use.

Mr. McKnight: It is the base that we are using now.

Mr. Stinson: Yes, and they really cannot find the reason why that was put in at those kind of bricks. Now, we can check further for you and try to give you an explanation of that. But it was agreed by all the parties that to avoid getting into a huge complex exercise to restructure the mileage scale, that the existing mileage scale would be used.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Stinson.

Mr. Stinson: Could I respond for Mr. Benjamin on one of the questions, for his clarification? In the annual report, net income from the subsidiaries of Canadian Pacific that are not wholly owned—it is only the percentage of net income relating to the CP ownership percentage that is put in there. But on the capital expenditures it is the total capital expenditures of that particular company. The capital number for each company does not relate to the ownership percentage.

The Chairman: Thank you,

Mr. Burbidge, Mr. Stinson and Mr. Clough. Excuse me, Mr. Mazankowski on a point of order.

[*Traduction*]

M. Burbidge: Nos coûts seront frappés par l'inflation comme ceux de tout le monde.

Pour revenir à la question précédente, je désire souligner aussi vigoureusement que possible que nous avons l'intention d'exploiter une entreprise ferroviaire aussi efficacement que possible et que, de fait, c'est ce que nous faisons. Nous allons faire compétition au Canadien National dans le but d'assurer le transport de la plus grande partie possible de ces céréales. Cette action aura pour conséquence de réduire nos coûts et le producteur bénéficiera de la situation.

M. McKnight: Une dernière question sur le barème des taux de base. Ce barème figure à la page 38 du Bill C-155. J'ai déjà d'ailleurs posé cette question aux représentants du ministère des Transports. Si vous examinez les distances et les taux correspondants, vous noterez tout d'abord que sur une distance de 325 milles ou moins, le taux est fixé à 2.93 dollars la tonne. Ce taux passe ensuite à 3 dollars, puis à 3.09 et ainsi de suite jusqu'à la ligne de démarcation de 1,200 milles. Or avant cette ligne le taux augmente de 8c. la tonne chaque 25 milles, mais après 1,200 milles, il augmente beaucoup plus, soit de 13c. la tonne chaque 25 milles. La raison pour laquelle les points de démarcation de 1,100 et 1,200 milles dérangent ceux d'entre nous qui viennent de la Saskatchewan, c'est qu'il s'agit justement d'environ la distance qui sépare cette province du marché. Pourquoi une augmentation de 8c. la tonne chaque 25 milles jusqu'à concurrence de 1,200 et au-delà de cette distance une hausse de 13c. la tonne?

M. Stinson: Si je me souviens bien, j'ai posé cette question à vos propres gens. Ils ont essayé d'étudier de nouveau la question lorsque ce tarif par mille—c'est le même tarif que celui qui est présentement utilisé.

M. McKnight: C'est la base que nous utilisons actuellement.

M. Stinson: Oui, et ils ne peuvent vraiment pas trouver la raison pour laquelle cela a été inséré à ces points particuliers. Nous pouvons cependant pousser plus loin notre recherche et essayer de vous donner une explication. Toutes les parties ont cependant convenu d'utiliser le barème actuel dans le but d'éviter un travail gigantesque et complexe de restructuration du tarif par mille.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Stinson.

M. Stinson: Puis-je répondre à l'une des questions pour M. Benjamin? Lorsqu'on parle dans le rapport annuel du revenu net provenant des filiales du Canadien Pacifique qui ne lui appartiennent pas entièrement, on n'indique que le pourcentage du revenu net qui correspond au pourcentage de propriété du Canadien Pacifique. Dans le cas des dépenses en capital, il s'agit cependant de la totalité des dépenses en capital de cette société particulière. Les dépenses en capital de chaque société ne se rapportent pas au pourcentage de propriété.

Le président: Merci.

M. Burbidge, M. Stinson et M. Clough. Excusez-moi M. Mazankowski au sujet d'une question de procédure.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want to remind the officials and representatives from CP that they agreed to provide a document outlining the contribution to constant costs that is derived from traffic groups other than statutory grain. I wanted to make sure that that was done.

Pardon me? The vice-president of finance said . . .

Mr. Clough: Yes. I did not know that I had actually agreed to that. I said I did not have the figures with me. No, these are market-driven contributions, of course; they are rather sensitive without . . .

Mr. Mazankowski: Well, is that not something?

Mr. Clough: They can be calculated.

Mr. Mazankowski: Well, you can give them to me in confidence then.

An hon. Member: He is not going to start his own railroad.

Mr. Mazankowski: I will not give them to Benjamin.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I was going to ask if it would be possible for the clerk to get the same kind of information from CN that CP agreed to provide in terms of their increases in efficiency over the last 10 or 20 years, so that we can get a comparison between the two railroads as to what they . . .

The Chairman: I am sure that would be possible. In fact, I saw the executive vice-president of CN here a while ago; I do not know if he is still here or not. There is a gentleman at the back indicating that that will be provided.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: If we are going to be gathering comparative data, perhaps we could ask if CP could provide the committee with the trainload-per-mile data we had requested from CNR earlier in the day, too.

The Chairman: Well, if you provide them with a specific question they probably would.

As I started to say a minute ago, Mr. Burbidge, I thank you on behalf of the committee for your appearance. Mr. Stinson and Mr. Clough as well. I think you have endeavoured to answer the questions fully and frankly, and I have learned something about railroading this afternoon.

Mr. Burbidge: Thank you very much, Mr. Chairman, for having us.

The Chairman: Order, order! Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a point of information, could I ask Mr. Burbidge while he is here—there is a statutory requirement that Canadian National has to come before this committee on their annual report. I suppose the committee, if they got a House order, could subpoena, or require, or summon CP. But would your corporation be willing to appear on a voluntary basis once a year before this committee with your annual report?

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je désire rappeler aux autorités et représentants de CP Rail qu'ils ont convenu de fournir un document exposant la contribution aux coûts constants qui découle de groupes de marchandises autres que le grain réglementaire. Je voulais m'assurer que cela a été fait.

Pardon? Le vice-président des finances a dit . . .

M. Clough: Oui. Je ne savais pas que j'avais effectivement convenu de cela. J'ai dit que je n'avais pas les chiffres avec moi. Non, il s'agit, n'est-ce pas, de contributions suscitées par le marché; elles sont de nature plutôt critique sans . . .

M. Mazankowski: Eh bien, voilà qui est étonnant.

M. Clough: Elles peuvent être calculées.

M. Mazankowski: Eh bien, dans ce cas vous pouvez me les donner confidentiellement.

Une voix: Il ne va pas quand même lancer sa propre entreprise ferroviaire.

M. Mazankowski: Je ne les confierai pas à Benjamin.

Le président: M. Mayer.

M. Mayer: J'allais demander s'il serait possible pour le greffier de se procurer du CN le même genre d'information que le CP a convenu de fournir en termes d'accroissement de son efficacité au cours des 10 ou 20 dernières années, de sorte que nous puissions comparer entre les deux chemins de fer quant à . . .

Le président: Je suis assuré que cela serait possible. De fait, j'ai vu le vice-président administratif du CN ici il y a un moment. Je ne sais pas s'il est encore ici. Il y a un Monsieur au fond qui indique que cela sera fait.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Si nous recueillons des données comparatives, peut-être pourrions-nous demander au CP de fournir aussi au comité les données sur la charge par mille que nous avons sollicitées du CN plus tôt dans la journée.

Le président: Eh bien, si vous faites au CP une demande précise il est probable qu'il s'en chargerait.

Comme j'avais commencé à le dire il y a un moment, M. Burbidge, je vous remercie au nom du comité de vous être présenté. Je remercie également MM. Stinson et Clough. Je crois que vous vous êtes efforcés de répondre entièrement et franchement aux questions et j'ai appris quelque chose cet après-midi au sujet des chemins de fer.

M. Burbidge: Merci beaucoup monsieur le président de nous avoir entendus.

Le président: À l'ordre, à l'ordre. M. Benjamin.

M. Benjamin: Je désirerais m'informer d'une chose auprès de M. Burbidge pendant qu'il est ici. CN Rail est tenu par la loi de se présenter devant ce comité à l'occasion de son rapport annuel. Je suppose que le comité, sur décret de la Chambre, pourrait citer CP Rail à comparaître devant lui. Mais votre société consentirait-elle à se présenter volontairement devant le comité une fois par an avec son rapport annuel?

[Texte]

Mr. Burbidge: I would like to think about that, Mr. Benjamin. CN comes here because they are a Crown corporation and you have a totally different posture. We would never have appeared on the same basis . . .

Mr. Benjamin: You did volunteer when Mr. Horner and I were chairman and vice-chairman of the committee from 1972 to 1974.

Mr. Burbidge: Yes. If there is a specific issue like we are here on now, we are quite happy to come but I have quite some reservations about appearing as if we were a Crown corporation.

The Chairman: I have some reservations too, on whether or not this committee is going to start examining the financial statement of every private company involved in transportation.

Mr. Benjamin: They volunteered before the Tory Parliament, when Jack and I were chairman and vice-chairman.

The Chairman: The committee is adjourned. I would ask our visitors to clear the room as quickly as possible, please, because we have to have another steering committee meeting. Thank you.

[Traduction]

M. Burbidge: J'aimerais pouvoir réfléchir à cette question M. Benjamin. CN Rail vient ici parce que c'est une société de la Couronne et il s'agit là d'une situation totalement différente. Nous ne nous serions jamais présentés sur la même base . . .

M. Benjamin: Vous l'avez fait délibérément lorsque M. Horner et moi-même étions président et vice-président du comité de 1972 à 1974.

M. Burbidge: Oui. Lorsqu'il s'agit d'une question spéciale comme celle-ci, nous sommes très heureux de nous présenter, mais j'aurais des réserves à formuler s'il était question de se présenter tout comme si nous étions une société de la Couronne.

Le président: Je ferais également certaines réserves sur un sujet précis, à savoir si le comité va commencer à examiner l'état financier de toutes les sociétés privées qui s'occupent de transport.

M. Benjamin: Ils ont délibérément consenti à l'époque du gouvernement conservateur, alors que Jack et moi-même étions président et vice-président.

Le président: Le comité est ajourné. Puis-je demander aux visiteurs d'évacuer la salle aussi rapidement que possible étant donné que nous devons tenir une autre réunion du comité directeur. Merci.

APPENDIX "TRPT-54"

CN Submission on Bill C-155

to the
House of Commons
Standing Committee on Transport

July 27, 1983
Ottawa, Ontario

INTRODUCTION

Canadian National is pleased to provide input for discussions on the proposed legislative changes regarding grain transportation, a matter of vital importance to the economic well-being of Canada and all Canadians. Revision of the Crow rate has become a survival issue for CN. Huge and growing losses on grain transportation — approaching \$300 million in 1982 for CN Rail alone — represent the most serious problem facing the corporation. Quite simply, CN's rail division can no longer continue to subsidize grain traffic. Indeed, without financial relief from grain losses, Canadian National's ability to continue to operate effectively is endangered.

In the late 19th and early 20th century, several key public policies, including the Crowsnest Pass Agreement, were established by the federal government to encourage the settlement and development of the West. Those policies were successful in turning the Prairies into one of the world's major breadbaskets. But it is important to note that the Crow level of rate was not designed to establish subsidized freight rates. And it is ironic that today, 85 years after the policy was established, it has in fact become a major factor inhibiting the continued growth and development of the western economy.

Grain is, by far, the largest volume commodity we carry. In 1982, twenty-four per cent of CN Rail's workload was grain carried at the statutory rate. But that workload generated only 2.5 per cent of CN Rail's revenues. Today, revenues based on the fixed 1897 rates do not even cover the cost of the fuel and wages of the crews involved in carrying the grain. No industry can avoid serious economic difficulty when its workload and related revenues are so severely out of balance. Even with the inclusion of related branch line subsidies, grain accounted for only seven per cent of CN Rail's revenue in 1982. The bottom line is that we lose about 55 cents on every bushel of export grain we carry.

The current railway rate level bears no meaningful relationship to the rates for other services in the grain handling system. Price increases by elevator operators for handling, storage and cleaning of grain, have been accepted as reasonable because they reflect increases in costs over time. For example, in the years between 1963/64 and 1979/80, the rate for handling grain at primary elevators — the majority of which are owned and operated by farmer cooperatives — has increased 334 per cent. In this same period, the rates at terminal elevators went up by 230 per cent. Lake transportation prices rose by 187 per cent; seaboard handling, 725 per cent, and ocean transportation, 126 per cent. Meanwhile, the rate for shipping grain by rail for export remains as it was in the 19th century.

BENEFITS TO THE CANADIAN ECONOMY

Passage of Bill C-155 will have two far-reaching beneficial effects on the Canadian economy. It will result in the laying of a foundation for a more efficient grain delivery system and it will allow the railways to finance the expansion needed to ensure Canada's place in world markets in the years ahead.

For CN Rail, the capacity limits of portions of our single track have now been reached, or are being neared, along the entire main line west of Winnipeg. As early as 1975, we began to address capacity constraints west of Thunder Bay with the result that between then and 1979, a special program of plant improvement was undertaken at a cost of \$255 million. Between 1980 and 1982, an additional \$200 million was spent to expand key line segments across Western Canada, including the installation of double track in certain areas. This latter investment represented an act of faith for CN in that it was committed prior to the certainty of interim payments. Similarly, the \$190 million that CN Rail is spending this year for plant expansion was committed on the expectation of a comprehensive solution to the Crow problem for subsequent years.

Looking to the future, our traffic forecasts, while set back somewhat by the current recession, far exceed CN Rail's current carrying capacity. The need for double track is particularly urgent between Edmonton and Vancouver. Major plant improvements on our single track line to Prince Rupert are equally pressing. Before the end of the decade, double track work must also begin between Edmonton and Portage la Prairie, Manitoba.

This work will require a substantial amount of capital investment. At present, CN Rail has projected total capital spending of \$10 billion over the next decade for locomotives, rolling stock and renewal and expansion of track and facilities. However, the corporation will not be able to borrow sufficient funds to finance this work unless net earnings are augmented by appropriate compensation for the hauling of statutory grain.

It is important to note that railway expansion will significantly impact employment levels and create significant economic spin-off activity. For example, in 1983 alone, the western rail expansion portion of our capital program will provide some 3,300 jobs, exclusive of additional employment for private sector building contractors and railway supply industries such as rail and tie manufacturers. Further investment in railway research will also result.

Resolution of the Crow problem, therefore, will allow a significant increase in our capital expenditures, raising substantially the amount CN Rail can invest in plant expansion. This is an important and immediate side-benefit to the main objective of compensation for movement of grain.

COMMENTS ON SPECIFIC ASPECTS OF C-155

The creation of a focal point for grain transportation decision-making in the form of the grain transportation agency administrator and the senior advisory grain transportation committee — plus the performance objectives, awards and sanctions proposed in Bill C-155 -- are unique. The combination of institutional and economic change that will result from passage of the Bill will help to structure the whole grain handling and transportation system for improved efficiency and higher performance. Reduced costs for storage, interest, and vessel demurrage for system participants, including producers, will assist the Canadian Wheat Board and other grain dealers in soliciting and confirming future sales contracts. Continued record shipments of Western Canada's grain to world markets will result.

The combined effect of these measures will assure an improved, reliable and cost-effective delivery system for Canadian producers. In addition, the formal review process in 1985 will allow for modifications to the grain transportation system.

We are pleased that the proposed bill at last comes to grips with the crucial issue of the Crow rate and has as its purpose the provision of adequate compensation to the railways for work performed. CN regards it as an enormous step forward and urges its speedy passage so that these benefits can be realized without delay. However, having noted that, we would be remiss if it were not made clear that there are some concerns which are vital to CN Rail.

Some specific points that give us concern are:

1. Compensation

Unlike a private firm, Canadian National cannot issue additional shares to the public as it expands its activity. It has to rely primarily on retained earnings and debt to finance its capital investments. As a result, CN's revenue requirements are all the more significant in that they are an essential base for new capital for the company.

CN Rail has witnessed successive cutbacks in the level of compensation which we consider appropriate for the movement of grain — first by Mr. Snively, then Dr. Gilson, and more recently by Transport Canada and the CTC. The solution now proposed falls significantly short of full compensation for handling grain, nor does it recognize or redress the cumulative losses suffered in the movement of grain in the past. There would still be a gap between revenues derived from the hauling of grain and the amounts earned on other traffic carried at commercial rates.

The long-term health of any firm depends on generating revenues that cover all of its costs, not merely variable costs. A contribution to constant or fixed costs is therefore essential. CN Rail's constant costs for 1980 were established in the Snavelly Report at 35.3 per cent of variable costs. The federal government endorsed Dr. Gilson's recommendation of a contribution to constant costs for each railway at 20 per cent of volume-related variable costs. At current cost and traffic levels, this difference represents a reduction in CN Rail's potential compensation of about \$70 million per year.

Moreover, the railways are not to receive the full amount of this contribution to constant costs until 1986/87. This phasing-in of the contribution will further reduce railway revenues by \$344 million over that period.

We are also concerned that although CN Rail will be incurring costs throughout the year for fuel, wages, and material, the Bill does not require that government payments be made on a current basis. Indeed part of the payment will not be received until 90 days after the end of the crop year. This means the railway could be financing part of the operation of the grain handling system without any corresponding compensation. We recommend, therefore, that the Bill require that payments be made on a current basis.

2. The CN Adjustment

The provisions in Bill C-155 for a CN Adjustment (Section 56) is closely related to the issue of compensation.

The total grain compensation recommended by the Gilson Report for the two railways was essentially based on a consideration of the total railway revenue requirements, that is, the railways' variable costs plus an appropriate contribution to their constant costs, which Dr. Gilson determined to be 20 per cent. The allocation of that revenue to individual railways, however, was to be based on the Crow tariff. Only by chance could such an allocation procedure meet the revenue requirements of each railway, since the Crow tariff bears no relation to the costs of either.

As it happens, without the adjustment provisions of section 56, CN would receive less than the level of contribution deemed appropriate by Gilson for the two railways, and CP would receive more. The magnitude of the problem was recently confirmed in a report commissioned by Transport Canada and authored by Mr. Snively. Based on 1980 cost and statutory revenue data, Mr. Snively calculated that in the absence of the CN adjustment provision, CN would earn a contribution of only 16.81 per cent, and CP would earn a contribution of 23.74 per cent.

In dollar terms, this represented a shortfall of \$7.27 million to CN, and a corresponding windfall of \$7.25 million to CP. In earlier submissions by CN, it has been shown that the shortfall will grow in importance, being in the order of \$35 million annually by 1986/87, and get even larger as more traffic shifts to British Columbia ports.

Section 56 provides a mechanism for correcting for this shortfall in compensation to CN due to:

- CN's greater hauling distances to B.C. ports
- the higher cost of operation to the port of Churchill
- other factors, as determined by the Canadian Transport Commission when deemed appropriate by the Minister.

However, subsection (4) of this Section limits the adjustment to \$14 million for the 1983/84 crop year, which leaves CN somewhat short of meeting in full the CTC-determined "estimated eligible costs" of CN for that year.

We strongly recommend that the provisions of subsections (2) and (3) of Section 56 be implemented in full at an early date if CN Rail is to get its proper share of the grain compensation payments and adequately meet its investment obligations in respect of this important traffic.

3. Revenue Holdback Relating to Investment

CN strongly urges that consideration be given to revising the Bill so as to eliminate the sections dealing with investment controls. In our opinion they represent a detrimental shift towards substantially more government control of railway investment decisions.

CN Rail has always accepted the responsibility of providing a safe, efficient railway system for Canada. Indeed, Canada's railways have set standards in North America for efficiency and safety. And despite the economic constraints under which we have been operating, CN Rail is proud of its grain transportation performance.

Throughout the consultation process, CN Rail has shown it is prepared to assume obligations respecting performance. The Gilson Report, and the follow-up industry task force, re-inforced our position that tonnage guarantees are a far more appropriate way to ensure an efficient system for handling grain than investment guarantees.

The requirement that performance standards be met challenges us to use our skills and experience to the full extent. For CN management to apply innovative and effective solutions to transportation problems we must be allowed the authority and flexibility to invest responsibly for the transportation needs of all our customers.

The Canadian National Railway Act and the Financial Administration Act already provide the Parliament of Canada with the means of control to ensure that CN is providing adequate transportation services to meet Canada's present and future needs. This need not be duplicated in new legislation.

4. Tonnage Guarantees

CN Rail supports the concept of having tonnage targets established by the grain transportation agency administrator in consultation with grain dealers and the railways. However, it should be noted that the tonnage moved by rail is highly dependent on decisions made by others as to when loading and unloading of grain cars will occur.

If the system is to be workable, the awards, sanctions and guarantees must apply to all participants in the system, not to the railways alone. Otherwise the railways may be penalized for problems they cannot control. For example, while the railways are permitted to assess demurrage charges on all non-grain traffic to encourage efficiency and productivity, since 1959 we have not been permitted to assess demurrage on grain boxcars.

Other examples of events affecting tonnage movement which are beyond railway control include crop failures, natural disasters, bridge outages, and labor-management problems. In 1974/75 -- a year of intense labor-management conflict in the grains industry -- nearly one-half of the working days had some component plagued by such difficulties. With some 17 bargaining units between the farm gate and the vessel on the high seas, we believe that the achievement of stable and productive labor relations requires performance guarantees and sanctions at all stages in the grain handling system.

5. Additional Commodities

The inclusion of additional commodities on the statutory list represents a further intrusion of statutory control over the commercial activities of the railways. CN Rail is concerned about this precedent. In any event, if other commodities are added to the statutory list, there must be full compensation to CN Rail.

CONCLUSION

The complexity of the Crowsnest Pass issue is such that a comprehensive review of the operation of the proposed act, as outlined in Section 59, is deemed essential. We believe it vital that all interested parties, including CN, be given the opportunity to again speak to the issue having gained operating experience in this new environment.

For the Canadian railway industry, Bill C-155 represents a crucial and timely initiative. With anything less than the changes being proposed, we could not meet our responsibility to maintain an adequate and efficient transportation system for Canada. The government's decision to replace a patchwork of partial financial assistance measures with a comprehensive long-term solution is commendable. Canadian National, therefore, supports the principle of this legislation as a major first step in solving the railway transportation problems of the West

APPENDIX "TRPT-55"

CANADIAN PACIFIC LIMITEDSTATEMENT TO THE TRANSPORT COMMITTEE OF
THE HOUSE OF COMMONS RESPECTING BILL C-155

1. INTRODUCTION

The purpose of this statement is to give the Committee in summary form the position of Canadian Pacific in respect of Bill C-155.

Canadian Pacific supports the thrust of this legislation despite some provisions on which it has comment. It is a Bill that is necessary, particularly because the losses resulting from the movement of export grain are beyond the financial capability of the railways to sustain and still be able to provide economic, efficient and adequate rail transportation for the overall Canadian economy.

2. HISTORICAL BACKGROUND

In June 1897 Parliament enacted legislation which prescribed the terms of an arrangement to be made between Canadian Pacific and the Government of Canada respecting the construction of a line of railway from Lethbridge, Alberta, through the Crow's Nest Pass to Nelson, B.C. The statutory agreement itself was signed in September 1897. The construction of such a railway line was seen by everyone concerned, including Canadian Pacific and the Federal and British Columbia governments, as being necessary in the public interest for the economic development of that particular part of British Columbia.

One of the covenants prescribed by this statute was that Canadian Pacific's then existing rates and tolls on grain and flour moving easterly from points west of Fort William would be reduced by three cents per one hundred pounds. The War Measures Act during World War I and temporary amendments to the Railway Act permitted increases in these rates substantially above the Crow's Nest scale. Expiry of the higher level in 1922 precipitated a

sequence of events that culminated in a decision by the Supreme Court of Canada in February 1925 that the rates under the 1897 agreement applied only to traffic moving between points on Canadian Pacific lines which were actually in existence in 1897.

Thus interpreted; the 1897 agreement had the effect of creating one level of rates for points in existence in 1897 and leaving open a potentially higher level of rates for points that came into being after that date -- a situation which created totally chaotic conditions that were unacceptable to the country generally. In effect, the agreement had become unworkable. As a consequence of the inflationary cost increases arising during World War I, rates generally had moved to a substantially higher level.

Since the Supreme Court had concluded that the powers of the Board of Railway Commissioners in respect of freight rates generally did not override the 1897 agreement, it rested with Parliament to take any corrective action deemed necessary. Four months after the Supreme Court's decision Parliament enacted amendments to the Railway Act making the Crow's Nest Pass level of rates on grain and flour applicable to all such traffic moving east from all points on all lines of railway to Fort William and Port Arthur. In 1927 the Board of Railway Commissioners extended the same scale of rates to export grain moving to the Coast.

The scope of the Crow rates was further extended in 1961 when Parliament enacted legislation to make rapeseed a "grain" entitled to the Crow's Nest Pass level of rates.

In summary, what began as a two-party agreement setting rates for moving grain to one port from about 290 shipping points on 3,000 miles of track of one railway is today a law prescribing the rates for moving grain, broadly defined, to four ports from some 1,225 points on 18,000 miles of two railways.

In enacting the National Transportation Act in 1967, Parliament declared that its national transportation objectives relating to an economic, efficient and adequate transportation system for Canada could best be achieved when all modes of transport are able to compete on the basis that each mode receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty. The Act went on to prescribe that all freight rates were to be compensatory, the one exception being grain and flour. The consequence of that exception was ever mounting grain losses to the railways, which in turn affected adversely railway investment and initiatives to the detriment not only of the western grain producers but to the detriment of other railway users as well.

The present Bill is a response to this reality. It is a necessary Bill, but it contains certain provisions upon which Canadian Pacific wishes to comment. These include the question of whether the provisions that would make special adjustment payments to Canadian National are appropriate; whether the level of payments to the railways is sufficient; and the power to withhold payments with a view to controlling railway investment.

3. CN ADJUSTMENT

The combined effect of clauses 44 and 56 creates serious concern.

One of the principles contained in the first of these clauses is that of port parity from Canadian National origins for the purpose of establishing rates for grain. We have no real quarrel with this. However, clause 56 provides for special compensation to Canadian National, which after the 1983-84 crop year is open-ended.

Clause 56 will have the effect of decreasing the revenue levels that would otherwise be earned by CP Rail under the tariff provisions of the Bill, since special payments beyond the rate structure provided for

in the Bill are to be granted to Canadian National. As written, clause 56 could offset the inherent advantages that CP Rail has over Canadian National in the carriage of grain.

Unlimited compensation, paid off the top, could hemorrhage if not controlled and Canadian Pacific submits that any such payments should never exceed the \$14 million figure stipulated for the 1983-84 crop year. The imposition of this limit would tend to encourage the development of efficiencies and avoid fostering a cost-plus environment.

4. ADEQUACY

Canadian Pacific believes the revenues provided by this Bill to compensate the railways for the carriage of export grain border on the inadequate.

In order to remain in business over the long term, a railway must earn revenues equal to its total costs, in other words the sum of its variable plus constant costs.

Since grain traffic accounts for a major portion of the railway workload and costs, it is essential to the ongoing viability of the railway that revenues received for the carriage of grain cover all variable costs and make a reasonable contribution to constant costs -- a contribution at least equal to that earned by commercially attractive traffic.

It is clear that this result has not been achieved by Bill C-155.

The costs of moving statutory grain have been the subject of exhaustive study in the last decade.

In 1975, Carl M. Snavely was appointed a Commissioner by the Federal government to study grain transportation costs. The following year, after 18 months of work, he rendered the 215-page first volume of his report. The second volume -- 184 pages -- followed in 1977.

That inquiry gathered more than 7,000 pages of transcript at public hearings, while in addition assembling 10,000 pages of data, plus 15 boxes of computer tapes and 65 books of costing information from the railways.

Much of this material was the subject of review by the Commission's 31-member technical committee, which represented a wide range of interests, including five provincial governments, the three prairie wheat pools, the Canadian Transport Commission, the Canada Grains Council, the National Farmers' Union and the railways.

In 1978 and again in 1981, Snavelly, King and Associates were commissioned by Transport Canada to update and refine the original study results.

Even so, Bill C-155 does not provide the level of revenues the Snavelly studies found would be necessary to recompense the railways for the movement of statutory grain. In fact, the legislation will produce less than four-fifths of the additional revenues the Snavelly studies showed were needed for CP Rail.

It should also be noted that the proposed amendments to the Bill that permit a continued expansion of the meaning of "grain" can work to the serious disadvantage of the railways since products that now carry commercial rates may be brought within the ambit of the proposed Western Grain Transportation Act. Inevitably, this would result in further reduced revenues.

Our appreciation of the present Bill is that it will produce a grain rate that will be found to be very much on the low side when compared to a truly compensatory range of rates. In the short term this may not give rise to unmanageable problems. In the longer term, it could become a matter of serious concern.

5. RAILWAY INVESTMENT

The combination of subclauses 29(2) and 55(2) and (3) in Bill C-155 have the effect of requiring the Canadian Transport Commission to monitor railway programs for the maintenance of grain dependent branch lines, and the provision of capital investment for the movement of grain traffic, with the Minister of Transport being given authority to withhold some or all of the current government payments for the movement of grain if, in his opinion, these expenditures are inadequate.

Canadian Pacific urges the Committee to review the rationale behind these subclauses and recommends that they be deleted. There are already adequate provisions in the Railway Act to ensure that Canadian Pacific -- or Canadian National for that matter -- makes adequate investments for the movement of any traffic including grain. The inclusion of subclauses 29(2) and 55(2) and (3) in Bill C-155 will only lead to uncertainty and risk creating inefficiency in the operation and development of Canada's railways.

It is fundamental to emphasize that payments to the railways provided for in the legislation should not be viewed as a flow-through of government funds into railway capital projects. They are payments to reimburse the railways for the carriage of grain -- for work done -- and they will therefore cover a variety of costs such as crew wages, fuel, and the maintenance of plant and equipment. So viewed, the payments will be totally consistent with the national transportation policy set out in the National Transportation Act that carriers providing service in the public interest are entitled to be compensated.

The fact is that if the revenue shortfall now incurred by the railways is eliminated, then their financial situation will improve to the point where the money necessary to maintain and expand the rail plant will be available. In the case of Canadian Pacific, such funds come from earnings

and from external financing. As an investor-owned enterprise, Canadian Pacific depends for external financing on the confidence shown by the financial community in the viability of its railway enterprise, and this in turn depends upon the manner and extent to which Canadian Pacific's railway is compensated. Any legislative provision that some part of the compensation for grain movements may be withheld, based on the Commission's determination of the appropriateness of railway investment, will affect adversely the confidence the financial community has in Canadian Pacific.

What these provisions will in fact create is a situation in which government decision-making will be superimposed upon decisions taken in the ordinary course by railway management respecting the making and timing of railway investments relating to the movement of grain. Apart from the appropriateness and wisdom of such a course, such decisions cannot be taken in a vacuum, separately and apart from other railway investment decisions since railway investments, like investments made in relation to any other business, must be viewed and considered as a totality.

A railway is a very complex industrial machine. It is not at all comparable to a manufacturing plant with a precisely defined capacity and a good knowledge of the future market for the product to be manufactured.

On a railway, a large number of commodities move from a great number of origins to a great number of destinations in a constantly changing pattern. Seasonal factors as well as economic trends determine their volume at any particular time. Railway capacity itself is extremely difficult to measure.

Just how capacity limitations are handled varies not only from railway to railway, but from area to area on any given railway. In practically every situation, there are a number of alternatives open to railway management to handle increasing traffic volumes, such as longer trains,

double-tracking, longer sidings, centralized traffic control, and robot-powered trains. The appropriate decision will vary depending on the particular circumstances and the timing that applies.

These are all decisions peculiarly within the purview of railway management and the making of correct decisions in the face of growing traffic is one of the tests of railway management skill. To suggest that these decisions should be transferred in some way, even to the most expert of people in the Canadian Transport Commission, opens up an opportunity for fundamental errors in decision making, and in large measure is a derogation from the responsibility that should properly be left with railway management.

Canadian Pacific submits that the real test of whether there has been adequate investment is whether or not all traffic is moved on a current basis. There are now provisions in the Railway Act (sections 262 and 265) which are applicable to both railways and which are designed to ensure that the railways provide adequate and suitable accommodation for the carrying and delivery of traffic for which proper compensation is received. The Canadian Transport Commission is given full authority under the Railway Act to order the provision of plant and equipment where the traffic is not being moved adequately.

So far as we are aware, both railways have responded with adequate plant and equipment for the movement of compensatory traffic, including the handling of the tremendous surges in traffic that have occurred in Western Canada, particularly with the development of the resource industries located there, such as coal, potash and sulphur.

Grain is not different. Given adequate compensation for the movement of grain, both railways will be seeking to ensure a maximum share of the movement of this traffic, including the investment of the capital necessary for such movement.

It is the position of Canadian Pacific that subclauses 29(2) and 55(2) and (3) are unnecessary and will lead to friction and confusion between railway management and the government of the day in respect of railway investment. The responsibility for railway investment should be left clearly with railway management and if it is not performing adequately, then the existing provisions of the Railway Act provide ample and adequate remedy.

Accordingly, Canadian Pacific submits that subclauses 29(2) and 55(2) and (3) should be deleted from the legislation.

It must be understood that Canadian Pacific would have no objection to the provision for a hold-back of payments in subclause 21(2) because it would be made in respect of a failure to perform the obligation to transport grain. The objection is to a hold-back of payments based on the fact that the Minister may not agree with the way in which CP Rail has spent or proposes to spend money for capital improvements. Canadian Pacific submits that there is no other private firm whose investments are similarly directed by the Government of Canada, and to include this provision in the Bill would be a very backward step.

July 19, 1983

APPENDICE "TRPT-54"

Mémoire du CN sur le projet de loi C-155

au
Comité permanent des
transports de la
Chambre des communes

Le 27 juillet 1983
Ottawa, Ontario

INTRODUCTION

Le Canadien National est heureux d'apporter sa contribution aux discussions sur les amendements projetés à la Loi régissant le transport du grain, une question d'importance vitale pour le bien-être économique du Canada et de l'ensemble des Canadiens. Pour le chemin de fer, l'amendement de la loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau est devenu une question de survie. Les pertes énormes et toujours croissantes engendrées par le transport des céréales (près de \$300 millions en 1982 pour CN Rail seulement) constituent le plus grave problème auquel doit faire face notre corporation. La division ferroviaire du CN ne peut tout simplement plus dorénavant subventionner le transport des céréales. En effet, sans une aide financière pour les pertes encourues dans le transport des céréales, le Canadien National est menacé de perdre sa compétence en matière d'exploitation efficace.

Au tournant du siècle, le gouvernement fédéral avait établi plusieurs directives publiques de première importance, notamment l'entente du Nid-de-Corbeau, afin de stimuler la colonisation et le développement de l'Ouest canadien. Ces directives ont permis aux provinces des Prairies de devenir le grenier du monde. Mais il nous faut toutefois prendre note que le taux du tarif du Nid-de-Corbeau n'avait pas été établi en vue de constituer un tarif marchandises subventionné. Ironiquement, c'est aujourd'hui, 85 ans plus tard que le tarif devient de fait un obstacle de taille à la croissance économique de l'ouest.

Les céréales constituent, et de loin, la majeure partie du volume des marchandises que nous transportons. En 1982, 24 pour cent de la charge totale du transport consistait en céréales acheminées au tarif réglementaire. Mais cette charge de travail n'engendrait que 2,5 pour cent de ses recettes. Actuellement, en vertu des tarifs fixes de 1897, les revenus ainsi réalisés ne suffisent même pas à compenser les coûts de carburant et les salaires versés aux équipes de trains nécessaires à ces envois. Aucune industrie ne peut se soustraire à de sérieuses difficultés financières lorsqu'il existe un tel déséquilibre entre sa charge de travail et ses revenus. Même avec les subsides rattachés aux embranchements céréaliers, les céréales ne représentent que sept pour cent des recettes de CN Rail en 1982. En fin de compte, pour chaque boisseau de céréales transporté, nous accusons une perte d'environ 55 cents.

Le tarif céréalier actuellement en vigueur ne présente plus aucun rapport significatif avec ceux applicables aux autres éléments pertinents à la manutention des céréales. On juge raisonnables les majorations importantes des frais de manutention, de stockage et de nettoyage des céréales dans les silos, parce qu'elles reflètent les hausses des coûts. Ainsi, les frais d'exploitation d'un silo d'importance ont augmenté de 334 pour cent dans les 15 années qui se sont écoulées entre 1963-1964 et 1978-1979. (La majorité de ces silos sont la propriété d'organismes agricoles) Au cours de la même période, les tarifs applicables aux silos de gares terminales ont augmenté de 230 pour cent, ceux du transport lacustre, de 187 pour cent, ceux de la manutention dans les ports, de 725 pour cent, et ceux du transport maritime, de 126 pour cent. Entre-temps, les tarifs du transport des céréales par chemin de fer sont demeurés les mêmes que ceux du 19^e siècle.

Avantages pour l'économie canadienne

L'adoption du projet de loi C-155 produira deux facteurs qui bénéficieront en profondeur à l'économie canadienne. Elle assurera l'instauration d'un réseau plus efficace de transport des céréales et permettra le financement de l'expansion du réseau, dont le Canada a le plus grand besoin s'il veut conserver sa place au rang des marchés internationaux au cours des prochaines années.

CN Rail a atteint, ou presque, les limites de capacité sur des sections de voie simple, sur tout le tronçon principal situé à l'ouest de Winnipeg. Dès 1975, nous avons abordé la question des limites de capacité à l'ouest de Thunder Bay et, par la suite, de 1975 à 1979, nous avons entrepris un programme spécial d'amélioration des installations, au coût de \$255 millions. Entre 1980 et 1982, nous avons consacré \$200 millions de plus à l'expansion de la voie des tronçons clés un peu partout dans l'ouest, y compris le doublement de la voie dans certaines régions. Ce dernier investissement représentait un acte de foi de la part du CN, les sommes ayant été engagées avant la garantie de versements intérimaires. De même, les \$190 millions que CN Rail dépense cette année pour l'expansion des installations ont été engagés dans l'espoir d'une solution raisonnable du problème du Nid-de-Corbeau en prévision des années ultérieures.

En ce qui a trait à l'avenir, nos prévisions de trafic, reportées par la récession actuelle, dépassent pourtant largement les limites actuelles de capacité du chemin de fer. Le besoin d'une double voie est particulièrement urgent entre Edmonton et Vancouver. Des modifications importantes doivent également être apportées à la voie simple de notre chemin de fer en direction de Prince Rupert. Le doublement de la voie doit aussi être entrepris entre Edmonton et Portage-la-Prairie (Manitoba) et ce, d'ici à la fin de la présente décennie.

Ces travaux nécessiteront un investissement important en immobilisations. A ce stade-ci, CN Rail entend investir \$10 milliards au cours des 10 prochaines années dans les locomotives, le matériel remorqué, le renouvellement et l'expansion des voies et des autres installations. Cependant, la corporation ne pourra se permettre d'emprunter suffisamment d'argent pour réaliser ces travaux, à moins que le revenu net soit accru par le biais d'une indemnisation pour le transport des céréales au tarif réglementaire.

Il importe de comprendre que l'expansion du chemin de fer aura d'importants effets sur les niveaux d'embauche et qu'elle entraînera des retombées économiques intéressantes. Ainsi, la réalisation de notre programme d'immobilisations dans l'ouest créera quelque 3 300 emplois en 1983 seulement, outre les emplois créés dans le secteur privé, chez les entrepreneurs en construction et les industries qui produisent entre autres les rails et les traverses. D'autres sommes iront au programme de recherche ferroviaire.

Résoudre le problème du Nid-de-Corbeau représente donc une augmentation considérable des immobilisations ; conséquemment, CN Rail se voit dans l'obligation de consacrer un plus fort montant à l'expansion des installations. Ce sont là les principaux avantages secondaires ressentis immédiatement par le CN dans ses efforts d'obtenir compensation pour le transport des céréales.

Remarques relatives à des points précis de la loi C-155

La création d'un foyer de décisions sur le transport des céréales, notamment la nomination d'un administrateur de l'Office de transport de grain et la formation d'un Comité consultatif supérieur du transport du grain, ajoutée aux objectifs de rendement, aux récompenses et aux sanctions prévus à la loi C-155, sont uniques. La combinaison de changements institutionnels et économiques, qui découlera de l'adoption de cette loi, facilitera la structuration de l'ensemble du système de manutention et de transport des céréales en vue d'une plus grande efficacité et d'un rendement supérieur. Ceci entraînera une réduction des frais de stockage, d'intérêt et de stationnement des navires pour les usagers du réseau, producteurs compris. La Commission canadienne du blé et les autres marchands de céréales seront plus en mesure de solliciter et de ratifier les futurs contrats de vente, ce qui signifie qu'il sera d'autant plus possible de continuer les envois records de céréales de l'ouest à destination des marchés internationaux.

L'effet conjoint de ces mesures assurera aux producteurs canadiens un meilleur système de livraison, plus fiable et plus économique. En outre, le processus officiel de révision qui aura lieu en 1985 tiendra compte des modifications apportées au réseau de transport des céréales.

Nous nous réjouissons de la présentation de cette loi qui s'attaque de front au problème épineux du tarif du Nid-de-Corbeau. L'objet de cette loi est de veiller à l'établissement d'une indemnisation adéquate des chemins de fer pour leurs services. Le CN considère le projet de loi à l'étude comme un pas de géant et recommande son adoption, de façon à pouvoir en tirer profit, dans les plus brefs délais. Ceci dit, ce serait se leurrer que d'omettre de signaler que certaines clauses sont d'une importance cruciale pour le chemin de fer.

Quelques-uns des points particuliers qui nous préoccupent le plus sont :

1. L'indemnisation

Contrairement à ce qui se fait dans le secteur privé, le Canadien National ne peut émettre de nouvelles actions publiques pour financer son expansion. Il doit se fier d'abord aux bénéfices non répartis et aux emprunts pour financer ses immobilisations. Il s'ensuit que les besoins du CN au chapitre des recettes sont beaucoup plus importants, en ce que la compagnie trouve ses nouveaux capitaux à même ses revenus.

CN Rail a dû se soumettre aux réductions successives des indemnisations que nous croyons appropriées au transport des céréales, d'abord par M. Snavely, puis par M. Gilson, et maintenant par Transports Canada et la Commission canadienne des transports. La solution proposée représente beaucoup moins que la pleine indemnisation des frais de transport des céréales ; elle ne tient aucunement compte des pertes accumulées à transporter les céréales par le passé et ne les corrige pas. Il continuera d'exister un écart entre les revenus engendrés par le transport des céréales et les recettes réalisées grâce au transport effectué aux tarifs commerciaux.

La prospérité à longue échéance de toute entreprise exige qu'elle ait des revenus couvrant tous ses frais, et non ses coûts variables. Il est essentiel de contribuer aux coûts constants qui représentaient pour CN Rail en 1980, selon le rapport Snavely, 35,3 pour cent des coûts variables. Le gouvernement fédéral a appuyé la recommandation de M. Gilson qui établissait une contribution aux coûts constants de l'ordre de 20 pour cent des coûts variables relatifs au volume, pour chaque chemin de fer. Cette différence représente une réduction annuelle d'environ \$70 millions de l'indemnisation possible des services de CN Rail, compte tenu des coûts et volumes de trafic actuels.

En outre, les chemins de fer ne peuvent toucher cette pleine contribution aux coûts constants avant 1986-1987. Cette stratégie provisoire réduira les revenus des chemins de fer de \$344 millions de plus au cours de cette période.

Nous nous inquiétons aussi du fait que le projet d'indemnisation ne prévoit aucun versement courant. CN Rail engagera des frais durant toute l'année (carburant, salaires, matériel). Ces frais ne seront peut-être pas acquittés dans les 90 jours suivant la fin de l'année-récolte. Cela signifie que le chemin de fer devra financer une partie de l'exploitation du système de transport des céréales sans recevoir d'indemnité appropriée. Dès lors, nous recommandons que figure au projet de loi une mention des versements courants.

2. Réajustement en faveur du CN

Les clauses du projet de loi C-155 prévoyant un rajustement en faveur du CN (article 56) sont étroitement liées à la question d'indemnisation.

Selon les recommandations du rapport Gilson, l'indemnisation globale des deux chemins de fer chargés du transport des céréales était essentiellement basée sur les besoins de revenus totaux du chemin de fer, soit les coûts variables, plus une allocation raisonnable aux coûts fixes déterminée par M. Gilson à 20 pour cent. La distribution de ces revenus entre les deux chemins de fer devait toutefois être calculée en fonction du tarif du Nid-de-Corbeau. Cela aurait été un pur hasard qu'une telle méthode corresponde aux revenus nécessaires à chacun des chemins de fer, puisque le tarif du Nid-de-Corbeau n'a aucunement rapport aux coûts engagés par l'un ou l'autre.

Conséquemment, sans les clauses de rajustement de l'article 56, le CN ne toucherait qu'une somme inférieure au montant d'indemnisation jugé adéquat par M. Gilson pour les deux chemin de fer, et le CP toucherait une somme supérieure. L'ampleur du problème fut récemment confirmée dans un rapport exigé par Transports Canada et exécuté par M. Snavely. En se basant sur les données relatives aux coûts et aux recettes réglementaires de 1980, M. Snavely a calculé qu'à défaut d'un réajustement en faveur du CN, ce dernier ne toucherait qu'une indemnisation de l'ordre de 16,81 pour cent, alors que le CP toucherait une indemnisation de 23,74 pour cent.

En dollars, ceci représente un manque à gagner de \$7,27 millions pour le CN et des revenus inattendus de \$7,25 millions pour le CP. Lors de représentations antérieures, le CN a démontré que le manque à gagner continuerait de s'accroître pour atteindre les quelque \$35 millions par année en 1986-1987, pour augmenter encore davantage au fur et à mesure que le trafic se déplace vers les ports de la Colombie-Britannique.

L'article 56 prévoit un processus de correction de ce manque à gagner engendré par :

- les plus grandes distances parcourues par le CN à destination des ports de la Colombie-Britannique ;
- les frais d'exploitation supérieurs à destination du port de Churchill ;
- d'autres facteurs, définis par la Commission canadienne des transports, au gré du ministre.

Cependant, l'alinéa (4) de cet article limite le réajustement à \$14 millions pour l'année-récolte 1983-1984, ce qui empêche le CN de recouvrer les frais jugés admissibles selon la CCT pour le CN au cours de cette année-là.

Nous recommandons fortement que les alinéas (2) et (3) de l'article 56 soient appliqués entièrement dans les plus brefs délais si CN Rail doit toucher sa part des indemnités et puisse ainsi faire face à ses obligations financières inhérentes à cet important trafic.

3. Les obstacles à l'investissement

Le CN s'efforce de faire réviser le projet de loi afin d'en éliminer les clauses relatives aux contrôles des investissements, qui représentent une passation fondamentale aux mains du gouvernement des pouvoirs de contrôle des décisions inhérentes aux investissements de l'industrie ferroviaire.

CN Rail a toujours su assumer la responsabilité que comporte l'existence d'un système ferroviaire sûr et efficace au Canada. En fait, les chemins de fer canadiens ont établi les normes de rendement et de sécurité en Amérique du Nord. En ce qui a trait au transport des céréales, CN Rail est fier de son rendement, même dans les piètres conditions économiques que nous traversons.

Tout au long du processus de consultation, CN Rail a démontré qu'il était prêt à faire face à ses obligations de rendement. Le rapport Gilson et le groupe d'étude chargé du suivi nous ont donné raison en affirmant qu'un système basé sur le tonnage s'avérera meilleur que des garanties d'investissement pour le transport des céréales.

Satisfaire aux normes de rendement constitue un défi pour le chemin de fer et ses employés qui doivent faire appel à toutes leurs ressources et à toute leur expérience. Afin de pouvoir appliquer ses talents de création et sa vaste expérience à la découverte de solutions nouvelles et efficaces aux problèmes de transport, la direction du CN doit être libre d'investir de façon responsable en vue de répondre aux besoins de transport de tous ses clients.

La Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada de même que la Loi sur l'administration des finances fournissent déjà au Parlement du Canada les outils de contrôle nécessaires en vue de veiller à ce que le CN offre un service de transport approprié aux besoins actuels et futurs des Canadiens. Il est donc inutile de se répéter dans la nouvelle loi.

4. Les garanties de tonnage

CN Rail appuie le concept des objectifs de tonnage établis par l'administrateur de l'Agence de transport des céréales, en collaboration avec les marchands et les chemins de fer. Nous devons toutefois souligner que le rendement du chemin de fer dépend en grande partie des décisions prises par les autres, relativement aux périodes de chargement et de déchargement des wagons.

Si le système est adéquat, les récompenses, sanctions et garanties doivent s'appliquer à tous les usagers du réseau et non seulement aux chemins de fer, sinon ces derniers pourraient être pénalisés pour des problèmes hors de leur contrôle. Pour tout autre genre de transport, le chemin de fer peut prélever des frais de stationnement afin de stimuler l'efficacité et le rendement. Depuis 1959, les chemins de fer ne sont plus autorisés à prélever des frais de stationnement des wagons de céréales.

Plusieurs précédents peuvent être relevés au cours des dix dernières années - sinistres naturels, pertes de récolte et problèmes patronaux-syndicaux. En 1974-1975, une année difficile dans le domaine des relations de travail au sein des industries céréalières, près de la moitié des jours ouvrables étaient consacrés à résoudre de telles questions. Compte tenu des quelque 17 unités de négociation existant entre la ferme et le navire en haute mer, nous sommes persuadés que pour obtenir des relations de travail stables et productives, il nous faut pouvoir compter sur des garanties de rendement et des sanctions applicables à tout le système de transport des céréales.

5. L'ajout de marchandises supplémentaires

L'ajout de marchandises supplémentaires constitue une autre intrusion du contrôle réglementaire au sein des activités commerciales du chemin de fer. CN Rail s'inquiète de la création de ce précédent. Si d'autres marchandises sont ajoutées à la liste réglementaire, le CN doit être pleinement indemnisé.

CONCLUSION

La complexité du problème du Nid-de-Corbeau exige une révision exhaustive du champ d'application du projet de loi, conformément à l'article 59. Nous sommes d'avis qu'il est essentiel à la prospérité de toutes les parties en cause, y compris le CN, qu'elles puissent s'exprimer de nouveau sur la question lorsqu'elles auront acquis une certaine expérience de la nouvelle situation.

Pour l'industrie ferroviaire canadienne, le projet de loi C-155 constitue une initiative absolument cruciale et opportune. Si on apporte la moindre réduction aux modifications proposées, il nous serait impossible de maintenir le degré de rendement et d'efficacité de notre système de transport au Canada. La décision du gouvernement de remplacer un ramassis de mesures visant à une aide financière partielle par une solution exhaustive à longue échéance est des plus méritoires. Le Canadien National appuie donc le principe de cette loi comme étant le premier pas d'importance en vue de la solution des problèmes de transport ferroviaire dans l'ouest.

APPENDICE "TRPT-55"

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉEMÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-155

1. INTRODUCTION

Le présent mémoire résume au Comité la position adoptée par le Canadien Pacifique à l'égard du projet de loi C-155.

Le Canadien Pacifique appuie les intentions de ce projet de loi, mais désire commenter certaines de ses dispositions. Il s'agit d'un projet de loi nécessaire, d'autant plus que les ressources financières des chemins de fer ne leur permettent pas de supporter les pertes engendrées par le transport du grain d'exportation et d'assurer en même temps un transport ferroviaire économique, efficace et adéquat pour l'ensemble de l'économie canadienne.

2. HISTORIQUE

En juin 1897, le Parlement édicta les conditions d'une entente à intervenir entre le Canadien Pacifique et le Gouvernement du Canada relativement à la construction d'un chemin de fer de Lethbridge (Alberta) à Nelson (C.-B.) via le Pas du Nid-de-Corbeau (Crow's Nest Pass). Les deux parties signèrent cette entente statutaire en septembre 1897. De l'avis de tous les intéressés, notamment le Canadien Pacifique et les gouvernements fédéral et de la Colombie-Britannique, la construction d'une telle voie ferrée s'imposait dans l'intérêt public pour le développement économique de cette région particulière de la Colombie-Britannique.

L'une des dispositions statutaires énonçait que le Canadien Pacifique réduirait de trois cents les 100 livres ses taux et taxes alors en vigueur pour le grain et la farine transportés vers l'est, depuis

des points situés à l'ouest de Fort William. La Loi sur les mesures de guerre édictée pendant la Première Guerre mondiale et des modifications provisoires à la Loi sur les chemins de fer permirent de majorer sensiblement ces taux par rapport au barème du Nid-de-Corbeau. La suspension de ces majorations en 1922 précipita une série d'événements qui se terminèrent par une décision de la Cour suprême du Canada en février 1925, à l'effet que les taux prescrits par l'entente de 1897 touchaient seulement les marchandises transportées entre des points du réseau du Canadien Pacifique existant à ce moment-là.

Une telle interprétation de cette entente entraîna la création d'un barème tarifaire propre aux points existant alors et ouvrit la porte à un barème de taux plus élevés pour les points d'origine établis après 1897, situation qui provoqua un chaos complet et inacceptable pour le pays en général. En fait, l'entente était devenue impossible à appliquer car une poussée inflationniste au cours de la Première Guerre mondiale avait déclenché une hausse marquée de la plupart des taux.

Puisque la Cour suprême avait décidé que les pouvoirs de la Commission des chemins de fer en matière de tarifs marchandises en général ne l'emportaient pas sur l'entente de 1897, il revenait au Parlement de prendre toute mesure corrective pertinente. Quatre mois après cette décision, le Parlement modifia la Loi sur les chemins de fer en rendant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau applicables à tout trafic vers l'est, depuis tous les points situés sur toutes les lignes de chemin de fer jusqu'à Fort William et Port Arthur. En 1927, la Commission des chemins de fer étendit le barème tarifaire au grain d'exportation à destination de la Côte du Pacifique.

La portée de ce barème fut étendue davantage en 1961 quand le Parlement vota une mesure législative qui incluait la graine de colza dans les "grains" et la rendait admissible aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Bref, ce qui était à l'origine une entente bipartite établissant les taux de transport du grain vers un seul port, depuis quelque

290 points d'expédition sur 3 000 milles de voie d'un seul chemin de fer, est aujourd'hui une loi fixant des taux d'acheminement des grains, pris dans leur sens général, depuis environ 1 225 points jusqu'à quatre ports sur 18 000 milles de voie appartenant à deux chemins de fer.

En votant la Loi nationale sur les transports en 1967, le Parlement déclara que ses objectifs de transport nationaux relatifs à un système économique, efficace et adéquat de transport au Canada se réaliseraient mieux quand tous les moyens de transport pourraient soutenir la concurrence, à condition que chacun soit indemnisé pour les ressources, les installations et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé. La Loi prescrivait en outre que tous les taux marchandises auraient un caractère compensatoire, sauf dans les cas du grain et de la farine. Cette exception causa aux chemins de fer des pertes financières sans cesse croissantes qui entravèrent leurs investissements et leurs initiatives, non seulement au détriment des producteurs céréaliers de l'ouest, mais encore à celui des autres usagers.

Le projet de loi C-155 s'attaque à cette réalité. Il s'agit d'un projet nécessaire, dont nous aimerions cependant commenter certaines dispositions. Entre autres, la question de savoir si les dispositions accordant une indemnisation spéciale au Canadien National conviennent; si les indemnités versées aux chemins de fer suffisent; et s'il s'impose de contrôler les investissements ferroviaires par un pouvoir de retenue de ces indemnités.

3. INDÉMNITÉ CN

Les effets combinés des articles 44 et 56 soulèvent une vive inquiétude. Un des principes sous-jacents au premier de ces articles est celui de la parité portuaire depuis des points d'origine du Canadien National en vue d'établir des taux céréaliers. Nous n'avons rien à objecter à cela. Toutefois, l'article 56 prévoit pour le Canadien National une indemnisation spéciale qui ne sera plus plafonnée après la campagne agricole 1983-1984.

L'article 56 réduira ainsi les revenus que gagnerait sans cela CP Rail en vertu des dispositions tarifaires du projet de loi, puisque celui-ci prévoit des versements spéciaux supplémentaires au Canadien National. Dans sa teneur actuelle, l'article 56 pourrait neutraliser les avantages inhérents dont bénéficie CP Rail sur le Canadien National en matière de transport du grain.

Sans contrôle, une indemnisation supplémentaire illimitée pourrait provoquer une hémorragie de fonds et, pour cette raison, le Canadien Pacifique croit qu'elle ne devrait jamais excéder les 14 millions de dollars stipulés au titre de la campagne agricole 1983-84.

L'imposition de cette limite tendrait à encourager la mise au point de techniques de transport efficaces et à éviter le développement d'une exploitation à coûts majorés.

4. RAPPORT REVENUS-COÛTS

Le Canadien Pacifique estime que les revenus prévus par le projet de loi pour indemniser les chemins de fer du transport des grains d'exportation sont insuffisants, ou peu s'en faut.

S'il veut demeurer dans les affaires à long terme, un transporteur ferroviaire doit s'assurer des revenus égaux à ses coûts totaux ou, en d'autres termes, à la somme de ses coûts variables et de ses coûts fixes.

Puisque le transport du grain compte pour une partie importante de l'activité et des coûts d'un chemin de fer, il est essentiel à la viabilité de celui-ci que les revenus tirés de ce transport couvrent tous les coûts variables, tout en apportant une contribution raisonnable aux coûts fixes, au moins égale à celle du trafic commercial normal.

De toute évidence, le projet de loi C-155 ne mène pas à un tel résultat.

Le coût de transport du grain statutaire a fait l'objet d'études approfondies au cours de la dernière décennie.

En 1975, M. Carl M. Snaveley était nommé, par le gouvernement fédéral, commissaire à l'étude des coûts de transport du grain. L'année suivante, après 18 mois de travaux, il présentait le premier volume de son rapport, en 215 pages; un second volume, de 184 pages, suivit en 1977.

Cette étude a permis de recueillir plus de 7 000 pages de transcriptions lors d'audiences publiques, outre 10 000 pages de données, 15 caisses de bandes pour ordinateur et 65 volumes d'informations sur les prix de revient fournies par les chemins de fer.

La plus grande partie de cette documentation a été revue par les 31 membres du comité technique de la Commission, qui représentaient un large éventail d'intérêts, dont cinq gouvernements provinciaux, les trois coopératives des blés des Prairies, la Commission canadienne des transports, le Conseil des grains du Canada, le Syndicat national des cultivateurs et les chemins de fer.

En 1978 et de nouveau en 1981, Snaveley, King and Associates recevait de Transports Canada le mandat de mettre à jour et de préciser les résultats de l'étude initiale.

Malgré cela, le projet de loi C-155 ne prévoit pas les niveaux de revenus que les études de Snaveley avaient jugé nécessaires pour indemniser les chemins de fer du transport du grain statutaire. En fait, la loi produirait moins des quatre cinquièmes des revenus supplémentaires requis par CP Rail d'après ces études.

Il y a lieu aussi de remarquer que les amendements proposés au projet de loi qui permettent d'étendre constamment la signification du terme "grain" peuvent nuire sérieusement aux intérêts des chemins de fer, puisque des produits actuellement transportés aux taux commerciaux pourraient tomber sous le coup de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Inévitablement, cette conséquence amenuiserait davantage les revenus des chemins de fer.

À notre avis, le projet de loi actuel établirait un taux de transport du grain qui, à l'expérience, se révélerait nettement inférieur à un barème tarifaire vraiment compensatoire. À court terme, cet écart ne susciterait peut-être pas de problèmes insolubles, mais, à la longue, il pourrait devenir une source de vive inquiétude.

5. INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

La combinaison des paragraphes 29(2) et 55(2) et (3) du projet de loi C-155 oblige la Commission canadienne des transports à contrôler les programmes des chemins de fer pour l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et les investissements en immobilisations nécessaires à l'acheminement du trafic céréalier, le Ministre des Transports ayant le pouvoir de retenir en tout ou en partie les indemnités gouvernementales courantes à ce titre si, à son avis, ces investissements ne suffisent pas.

Le Canadien Pacifique invite instamment le Comité à reconsidérer le raisonnement sous-jacent à ces paragraphes et lui recommande de retrancher ces derniers. La Loi sur les chemins de fer comporte déjà des dispositions adéquates pour obliger le Canadien Pacifique, ainsi que le Canadien National d'ailleurs, à engager suffisamment de capitaux dans le transport de toute marchandise, y compris le grain. L'insertion des paragraphes 29(2) et 55(2) et (3) ne créerait que de l'incertitude et des risques qui compromettraient l'efficacité de l'exploitation et l'essor des chemins de fer du Canada.

Il est essentiel de souligner que les versements aux chemins de fer prévus par le projet de loi ne devraient pas être perçus comme une infusion de fonds publics dans leurs projets d'immobilisations. Il s'agit de paiements les indemnisant du transport du grain, du travail effectué, et ils serviront donc à couvrir divers coûts, tels que le salaire des équipes, le carburant, la maintenance des installations et de l'équipement. Vus sous cet angle, de tels paiements seraient parfaitement conformes à la politique nationale

des transports énoncée dans la Loi nationale sur les transports, à l'effet que les transporteurs assurant un service dans l'intérêt public ont droit à une indemnisation.

En fait, si on éliminait le manque à gagner actuel des chemins de fer, leur situation financière s'améliorerait au point où ils disposeraient des fonds nécessaires à l'entretien et à l'expansion de leurs installations. Dans le cas du Canadien Pacifique, ces fonds proviennent de ses bénéfices et d'un financement externe. Toutefois, à titre de société à capital-actions, le Canadien Pacifique dépend pour le financement externe de la confiance placée par les investisseurs dans la viabilité de son exploitation, elle-même fonction des modalités et de l'importance des indemnités. Toute disposition législative prévoyant la retenue d'une partie des indemnités destinées au Canadien Pacifique au titre du transport du grain, si la Commission jugeait ses investissements insuffisants, ébranlerait la confiance des investisseurs.

Une telle disposition créerait en fait une situation où le processus décisionnel du gouvernement se superposerait aux décisions courantes des administrateurs des chemins de fer au sujet des investissements à effectuer dans le transport du grain et du moment opportun pour les faire. Mis à part la pertinence et le bien-fondé d'une telle démarche, les décisions à ce titre ne peuvent se prendre en vase clos, sans égard aux autres décisions en matière d'investissements ferroviaires puisque ceux-ci, comme tous autres investissements d'entreprise, doivent être considérés comme un tout.

Un chemin de fer constitue une entité industrielle très complexe. Il ne se compare aucunement à une industrie manufacturière possédant une capacité de production bien déterminée et une bonne connaissance de la demande future de son produit.

Un chemin de fer transporte un grand nombre de marchandises depuis une multitude d'origines et vers autant de destinations selon des modalités sans cesse changeantes. Ce sont des facteurs saisonniers

ainsi que des tendances économiques qui déterminent le volume de trafic à n'importe quel moment. Il est par ailleurs très difficile de mesurer la capacité même de transport d'un chemin de fer.

Les solutions apportées aux contraintes qui limitent cette capacité varient non seulement d'un chemin de fer à l'autre, mais encore de région en région sur tout réseau ferroviaire. Dans presque tous les cas, les administrateurs des chemins de fer disposent d'un certain nombre de solutions de rechange pour faire face à la croissance du trafic, tels la formation de trains plus longs ou à locomotives télécommandées, le dédoublement des voies, le prolongement des voies d'évitement et la commande centralisée de la circulation. Les décisions pertinentes varieront selon les circonstances particulières et l'urgence de la situation.

Toutes ces décisions relèvent spécifiquement des administrateurs des chemins de fer, dont la compétence est mise à l'épreuve chaque fois qu'ils doivent prendre de bonnes décisions face à une croissance du trafic. De suggérer que l'on confie de quelque façon de telles décisions à quelqu'un d'autre, même aux personnes les plus compétentes de la Commission canadienne des transports, risque d'entraîner des erreurs fondamentales au cours du processus décisionnel et, dans une large mesure, porte atteinte à la responsabilité qui devrait revenir normalement aux administrateurs des chemins de fer.

Le Canadien Pacifique estime que la régularité du transport de toutes les marchandises est le meilleur critère pour juger si les investissements effectués par un chemin de fer ont été suffisants. À cet égard, la Loi sur les chemins de fer comprend déjà des dispositions (articles 262 et 265) s'appliquant aux deux chemins de fer et visant à assurer qu'ils fourniront des installations appropriées au transport et à la livraison des marchandises pour lesquelles ils sont convenablement indemnisés. La Commission canadienne des transports est pleinement habilitée, en vertu de cette loi, à ordonner la fourniture d'installations et de matériel aux endroits où le transport ferroviaire est mal assuré.

Pour autant que l'on sache, les deux chemins de fer ont répondu à ces exigences en fournissant les installations et le matériel nécessaires aux transports indemnisés, tout en absorbant les très fortes augmentations de trafic dans l'ouest du Canada, surtout à la suite de l'expansion des industries minières, comme celles du charbon, de la potasse et du soufre.

Le transport du grain n'est pas différent. Moyennant des indemnités suffisantes à ce titre, les deux chemins de fer s'efforceront d'obtenir la plus grande part possible de ce trafic, notamment en y consacrant les investissements nécessaires.

Le Canadien Pacifique juge que les paragraphes 29(2) et 55(2) et (3) sont inutiles et qu'ils créeront des frictions et de la confusion entre les administrateurs des chemins de fer et le gouvernement au sujet des investissements ferroviaires. Il ne fait aucun doute que cette responsabilité devrait être laissée d'emblée aux administrateurs; s'ils ne s'en acquittaient pas convenablement, la Loi sur les chemins de fer prévoit des mesures suffisantes et adéquates pour y remédier.

Par conséquent, le Canadien Pacifique recommande la suppression des paragraphes 29(2) et 55(2) et (3) du projet de loi.

Il faut bien comprendre que le Canadien Pacifique ne s'opposerait pas aux retenues des versements prévues au paragraphe 21(2) parce qu'elles découleraient d'un manquement à ses obligations relatives au transport du grain. Notre objection porte plutôt sur toute retenue de versements qui s'expliquerait par une désapprobation éventuelle du Ministre des Transports à l'égard de la façon dont CP Rail a engagé ou a l'intention d'engager des fonds dans l'amélioration de ses immobilisations. Le Canadien Pacifique ne connaît aucune autre entreprise privée dont les investissements sont ainsi contrôlés par le Gouvernement du Canada et nous croyons que l'insertion d'une disposition en ce sens dans le projet de loi constituerait une mesure très rétrograde.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer.
Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer.
Honourable Jack Horner, Chairman of the Board.
Mr. P.H.B. Casgrain, Director, CN Rail Costing.

Mr. D.L. Fletcher, Vice-President, Prairie Region.

At 2:00 p.m.

From the Canadian Pacific Limited:

Mr. F.S. Burbidge, Chairman and Chief Executive Officer.

Mr. J.P.T. Clough, Vice-President, Finance and Accounting.
Mr. W.W. Stinson, President.

A 9h30

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général.
M. R.E. Lawless, président et chef de la direction.
M. Jack Horner, président du conseil.
M. P.H.B. Casgrain, directeur, CN Rail, Établissement du prix de revient.
M. D.L. Fletcher, vice-président, Région des Prairies.

A 14 heures

Du Canadien Pacifique Limitée:

M. F.S. Burbidge, président du conseil et chef de la direction.
M. J.P.T. Clough, vice-président, Finances et Comptabilité.
M. W.W. Stinson, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 107

Thursday, July 28, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 107

Le jeudi 28 juillet 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Ralph Ferguson
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Douglas Neil
Alain Tardif
Claude Tessier

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 28, 1983
(152)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Loiselle, Neil and Tardif.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration. *From Agriculture Canada:* Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee and Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Minister and the witnesses answered questions.

It was agreed,—That Mr. Nelson Coyle, New Democratic Party Researcher, who will be accompanying the Committee to Edmonton and Winnipeg during the week of August 1 to 6, 1983, be reimbursed one way economy fare from Winnipeg to Ottawa..

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(153)

The Standing Committee on Transport met at 2:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Loiselle and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 JUILLET 1983
(152)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Loiselle, Neil et Tardif.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. *D'Agriculture Canada:* M. H. Migie, directeur, Division de l'analyse des marchés agro-alimentaires. *De la Commission canadienne des transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemins de fer, et M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—De rembourser un aller simple Winnipeg-Ottawa en classe économique à M. Nelson Coyle, chercheur du Nouveau parti démocratique, qui accompagnera le Comité à Edmonton et à Winnipeg au cours de la semaine du 1^{er} au 6 août 1983.

A 12h35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(153)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Loiselle et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Witnesses: From the Canadian Export Association: Mr. T.M. Burns, President. From the Canadian Industrial Traffic League: Mr. T.J. McTague, General Manager and Mr. R.T. Beckwith, Vice-Chairman of the Board. Mr. Donal Howe, Transport Economist, Ottawa.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Burns from the Canadian Export Association made a statement and answered questions.

Mr. McTague from the Canadian Industrial Traffic League made a statement and, with the other witness, answered questions.

Mr. Donal Howe made a statement and answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Témoins: De l'Association canadienne d'exportation: M. T.M. Burns, président. De la Ligue canadienne du trafic industriel: M. T.J. McTague, directeur général, et M. R.T. Beckwith, vice-président du conseil. M. Donald Howe, économiste spécialisé en matière de transports, Ottawa.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Burns, de l'Association canadienne d'exportation, fait une déclaration et répond aux questions.

M. McTague, de la Ligue canadienne du trafic industriel, fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

M. Donald Howe fait une déclaration et répond aux questions.

A 16h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, 28 July 1983

• 0935

The Chairman: Order, please. I will start in the normal way. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government and the Official Opposition party.

We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

We are on Clause 2. We have back with us this morning the minister, and accompanying the minister is Mr. Kroeger, Mr. Mulder, Mr. Lefebvre, Mr. Farquhar, and Dr. Heads.

The minister has already made his opening statement at a previous meeting. I do not know if you have another statement you want to make or not, Mr. Minister. Do you, or do you want us to go . . .

The Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): At the previous meeting I did not make a statement; I referred to the statement I made in the House. I guess that will still be valid for today.

Might I congratulate you, Mr. Chairman, and the members of the committee for your courage and dedication to sit like this during the summer. Might I sympathize with you, and might I also excuse myself, inasmuch as I am responsible for it, which is not to be defined today.

As you have already recognized, this is not the perfect bill—there is nothing called a perfect bill—but this is the second best. We all know from a recent event that having second votes is sometimes a key to success. So this is the bill. It is considerably better, I am sure—I am willing to fight for it—than what exists now. Consequently, it will be a great improvement on the status quo.

So I am surrounded, as you just said,

monsieur le président, par une galaxie d'étoiles. Nous allons essayer de répondre au meilleur de notre connaissance à toutes les questions que le Comité va bien vouloir nous poser. Comme j'ai répondu à des questions d'ordre général à la réunion précédente, j'imagine que cette réunion-ci sera beaucoup plus technique et, conséquemment, je jouerai peut-être un peu plus le rôle du chef d'orchestre et dirigerai les questions vers mes spécialistes, vers mes experts, me réservant le droit, quand même, de faire de petites introductions ou de petites conclusions de caractère socio-économico- politique.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: I think it is within the rules of the committee, Mr. Minister. I thank you for your complimentary remarks. I thank you on behalf of the committee. Your reference to the galaxy of stars explains the activity of the TV cameras here this morning.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 juillet 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je vais commencer de la façon ordinaire. Le Comité peut entendre les témoignages sans avoir le quorum, pourvu qu'il y ait des représentants du gouvernement et de l'opposition.

Nous reprendrons l'étude du Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest et à modifier certaines lois en conséquence.

Nous sommes à la clause 2. Nous avons de nouveau parmi nous le ministre, accompagné de M. Kroeger, M. Mulder, M. Lefebvre, M. Farquhar et du Dr. Heads.

Le ministre a déjà fait une déclaration préliminaire lors d'une réunion antérieure. Je ne sais, monsieur le Ministre, si vous avez une autre déclaration à faire. Voulez-vous que nous continuions?

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Lors de la dernière réunion, je n'ai pas fait de déclaration. J'ai fait allusion à la déclaration que j'ai faite à la Chambre. Je crois que cette déclaration vaut encore aujourd'hui.

Puis-je vous féliciter, monsieur le président, vous et les membres du Comité pour le courage et le dévouement que vous manifestez en demeurant ici tout l'été. Vous avez ma sympathie; puis-je m'excuser puisque c'est moi qui suis responsable de la situation.

Comme vous l'avez déjà constaté, ce n'est pas là le meilleur projet de loi. Il n'y a rien de parfait; mais cela se place au deuxième rang. Nous avons appris lors d'un événement récent que la clé du succès est bien souvent d'obtenir un deuxième scrutin. Il en est ainsi de ce projet de loi. Il est infiniment supérieur à ce qui existe à l'heure actuelle et je suis disposé à me battre au sujet de ce bill. Le bill représente une grande amélioration par rapport à la situation actuelle.

Je suis donc, comme vous venez de le dire, entouré

Mr. Chairman, by a constellation of stars. We shall attempt to answer to the best of our knowledge all the questions which the committee will wish to ask us. As I have replied at the last meeting to questions of general interest, I suppose that this meeting will be much more technical. For this reason, I shall play the role of orchestra leader and channel the questions towards my experts, my specialists and still the right to make asides of a social, economic or political character.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Tout est dans la règle du Comité, monsieur le Ministre. Je vous remercie pour vos compliments. Je vous remercie au nom du Comité. Votre allusion à la constellation des étoiles se rapporte à l'activité des caméras de télévision qui sont ici ce matin.

[Text]

With that, I will go immediately to questioning by Mr. Mazankowski. Fifteen minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, we have heard from the railroads, we have heard from Dr. Gilson, we have heard from the Canadian Cattlemen's Association and the Canadian Manufacturers' Association, plus we have been receiving a deluge of briefs and submissions and representations with respect to this piece of legislation.

As Dr. Gilson confirmed, one of the central issues as we embark upon the study of this bill is centered around the method of payment. As you are aware, there was a proposal advanced to encompass a principle along the lines of the producer option; some call it freedom of choice. But within that principle there are several options within which that principle could be developed and employed. It really centers around the way in which the distribution of payment would be made. It could be made on the productive capacity of the land or on acreage payment. It could be made on the basis of volume, or it could employ a combination of both. Those are three options which are currently in the public domain and are being hashed and rehashed and debated.

• 0940

I guess one central thing which has to be considered as one looks at the different methods of payment is the dilution effect. Dr. Gilson recognized that in his report by recommending an agricultural adjustment payment of something in the order of \$300 million over a period of time. That would eventually be phased out. After all, as you distribute the Crow benefit over a larger number of producers, there is that dilution effect. That has been acknowledged.

It would appear, Mr. Minister, that if any one of those options is to be employed, that problem will still exist. Remembering that you did support the agricultural adjustment fund concept—or a modification of it—under the original Gilson proposal, if a consensus were to be developed with regard to an alternative form of payment, would you reconsider the proposal of an additional agricultural adjustment payment to allow for that phasing-in period? I think that is fairly important and fairly central.

Mr. Pepin: That is a big "if". As I said before, I am curious to see what will come out of all these discussions. I have taken notice, and looked at the content of the Fjordbottom effort, and it is called a double eighty; I think you could call it a triple eighty because it is eighty, plus the Gilson report. To my way of thinking, it remains essentially a freedom of choice on the basis of a payment of 80% to producers. This is not terribly original, as far as I can see up to now.

Mr. Mazankowski: Well, except in this case the producer will have the choice. He can designate as to whether he wants that benefit to go to the railroads.

[Translation]

Ceci dit, je vais aborder le témoignage de M. Mazankowski. Quinze minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons entendu les chemins de fer, nous avons entendu le Dr. Gilson, nous avons entendu l'Association canadienne des éleveurs de bétail et l'Association canadienne des manufacturiers. Nous avons aussi reçu un déluge de mémoires, de présentations et de représentations au sujet de ce projet de loi.

Comme le Dr. Gilson l'a confirmé, l'un des principaux points de l'étude de ce bill est la question de la méthode de paiement. Comme vous le savez, une proposition recommandait d'établir un principe selon l'option des producteurs; certains appelleront cela la liberté de choix. Mais au sein de ce principe, il y a plusieurs solutions de rechange qu'on pourrait élaborer et employer. Le problème est de savoir comment répartir la distribution des paiements. Elle pourrait se faire selon la capacité de production de la terre ou selon la superficie en acres. Elle pourrait se faire selon le volume ou pourrait emprunter les modes de chacun de ces choix. Il y a à l'heure actuelle trois choix qui s'offrent et qui ont été débattus et discutés.

La question centrale que l'on doit considérer en examinant les diverses méthodes de paiement est l'effet de dilution. Le docteur Gilson a reconnu ce facteur en recommandant dans son rapport un paiement de rajustement agricole de l'ordre d'environ 300 millions de dollars échelonné sur une période de temps. Ce programme serait supprimé en stades successifs. Après tout, si vous répartissez le bénéfice du Nid-de-Corbeau parmi un très grand nombre de producteurs, vous aurez cet effet de dilution. Ceci est reconnu.

Il semble, monsieur le président, que le problème continuera d'exister, quelle que soit la méthode de paiement. Vous vous rappelez que vous avez appuyé le concept du fond de rajustement agricole—ou une modification de ce concept—lors de la première proposition Gilson—si on pouvait s'entendre sur une autre forme de paiement. Seriez-vous disposé à examiner de nouveau la proposition selon laquelle un paiement supplémentaire de rajustement agricole permettrait de mettre fin au programme en stades successifs? Je crois que c'est là le point névralgique.

M. Pepin: C'est là un gros «si». Comme je l'ai déjà dit, je suis curieux de savoir ce qui sortira de toutes ces discussions. J'ai lu le rapport Fjordbottom; il parle d'un double 80. Je crois qu'on pourrait dire un triple 80, parce qu'il s'agit de 80 plu le rapport Gilson. À mon avis, le principe demeure encore la liberté de choix selon un paiement de 80 p. 100 aux producteurs. Ce n'est pas très original.

M. Mazankowski: Sauf que dans ce cas-ci, le producteur aura le choix de décider s'il tient à ce que le b bénéfice aille aux chemins de fer.

[Texte]

Mr. Pepin: Yes, but that choice was already in the Gilson report. It was not picked at the time, but it was already there.

Mr. Mazankowski: It was not a recommendation.

Mr. Pepin: Yes. But it is a choice on the basis of 80% payment to the producers. We all know how this proposition about payment to producers has been interpreted both from a technical standpoint, as being very difficult, and from . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, do not get sidetracked by specifics.

Mr. Pepin: No, no, I am not.

Mr. Mazankowski: I am talking about a very basic principle. Will you consider the re-adoption of an agricultural adjustment fund, if there can be a more equitable distribution of payment arrived at in terms of an agreement?

Mr. Pepin: I do not claim to be an expert, but in my book the agricultural adjustment payment is, as you said just a moment ago, a method of reducing the effect of the dilution. That is, inasmuch as payments are made to the producers, a number of producers are added to the list of those who were benefiting from the Crow.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Pepin: Consequently, you look for money to try to make up to those who are benefiting from the Crow from the addition of new farmers, of new producers.

Mr. Mazankowski: But if you are talking about equity and getting the best system that . . .

Mr. Pepin: So consequently, when we moved to 100% payment to the producers, we dropped the agricultural adjustment payment. It was tied, in our minds, to a method of payments to both the producers and the railways. I will let Mr. Mulder and Mr. Kroeger comment further.

Mr. Mazankowski: Just a minute. Mr. Minister, you appreciate we are running a tight schedule. I think this is important, since you are the only one who can give us some indication as to principle. Bear in mind that you have plugged some other payments into this \$651 million Crow benefit, such as the CN adjustment fund of \$14 million, which was never considered before. This is money which the producers are not going to see. So you are diluting the \$651 million Crow benefit in favour of the railroads, but you cannot recompensate that for the producers. That is what you are really saying. So you are more interested in preserving the interests and the viability of the railroads but the producers be damned, even though it would mean a much fairer and much more equitable regime in terms of the individual producers and in terms of the long-term interests of agriculture, diversification and processing.

[Traduction]

M. Pepin: Très bien, mais le choix se trouvait déjà dans le rapport Gilson. On ne l'a pas constaté à l'époque, mais le choix s'y trouvait.

M. Mazankowski: Ce n'était pas une recommandation.

M. Pepin: C'est vrai, mais il y avait un choix d'après le paiement de 80 p. 100 aux producteurs. Nous savons tous comment on a trouvé cette proposition difficile du point de vue technique et . . .

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, ne vous faites pas distraire par les questions techniques.

M. Pepin: Nullement.

M. Mazankowski: Je parle d'un principe de base. Seriez-vous disposé à examiner l'adoption d'un fonds de rajustement agricole, si on peut en arriver à une distribution des paiements plus équitable?

M. Pepin: Je ne me considère pas comme un expert, mais, d'après moi, un paiement de rajustement agricole est, comme vous l'avez dit tantôt, un moyen de diminuer les effets de la dilution. C'est-à-dire que pour les fins de paiements à faire aux producteurs, on ajoute un certain nombre de producteurs à la liste de ceux qui ont bénéficié jusqu'ici des tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Mazankowski: Cela est juste.

M. Pepin: Vous devez donc trouver l'argent voulu pour compenser ceux qui bénéficiaient déjà du tarif du Nid-de-Corbeau en plus de la nouvelle liste des exploitants agricoles et des producteurs.

M. Mazankowski: Mais vous parlez de justice et si vous voulez établir le système le meilleur . . .

M. Pepin: Lorsque nous avons opté pour le paiement de 100 p. 100 en faveur des producteurs, nous avons donc laissé tomber le paiement de rajustement agricole. Ce concept était lié à l'idée de faire des paiements aux producteurs et aux chemins de fer. Je demanderai à M. Mulder et M. Kroeger de vous donner des précisions.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous savez que nous avons un horaire très chargé. Je crois que ceci est très important, comme vous êtes le seul qui puisse nous guider pour ce qui est du principe. Veuillez vous rappeler que vous avez inclus d'autres paiements dans ce bénéfice de 651 millions de dollars du Nid-de-Corbeau, comme le fonds de rajustement du CN de 14 millions de dollars qui n'avait pas été mis en ligne de compte auparavant. C'est là de l'argent dont les producteurs ne pourront pas profiter. Vous amoindrissez ainsi le bénéfice de 651 millions de dollars du Nid-de-Corbeau à l'avantage des chemins de fer sans pour cela corriger la situation des producteurs. C'est ce que vous voulez dire. Vous êtes donc plus intéressé à préserver les intérêts et la rentabilité des chemins de fer que ceux des producteurs, même si la façon contraire voudrait dire un régime plus juste pour les producteurs et pour les intérêts à long terme de l'agriculture, de la diversité et de la transformation.

[Text]

• 0945

Mr. Pepin: I do not think anybody will accuse me too much of lack of flexibility. We took the \$644 million . . .

Mr. Mazankowski: That is good. As long you maintain that stance during the course of these hearings, we will make some progress.

Mr. Pepin: We took that \$644 million from the Gilson report. It is now up to \$651 million, and it will go up more because of the addition of specialty crops.

Mr. Mazankowski: All of a sudden you throw in a CN adjustment sum which is up \$14 million plus.

Mr. Pepin: Consequently this will affect . . .

The Chairman: Just a minute. One spokesman at a time. Proceed, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Kroeger is picking up on Mr. Mazankowski's interpretation of the CN adjustment.

Mr. Mazankowski: Well . . .

Mr. Pepin: If Mr. Mazankowski will tolerate that.

Mr. Mazankowski: I do not want to be sidetracked by that particular issue, Mr. Minister, because my colleagues will want some explanations. I merely make the point that you threw in a CN adjustment of \$14 million, in which there are provisions for escalation, and we will see the \$651 million Crow benefit reduced by that amount in each successive year. Is that not included in the \$651 million?

Mr. A. Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): It is part of the \$651 million.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Kroeger: But it is not an add-on as a cost to the producer.

Mr. Mazankowski: Oh, it certainly is.

Mr. Kroeger: It is a subtraction.

Mr. Mazankowski: What are you talking about?

Mr. Kroeger: It is a distribution between the two railways within the \$651 million.

Mr. Mazankowski: Yes, but there is provision for escalation. It can be adjusted each year. Read the bill.

Mr. Kroeger: Yes. All costs, of course, have to be adjusted each year.

Mr. Mazankowski: And to take in other considerations, other than distance, and other factors, which could see the \$14 million go up, or it could go down.

Mr. Kroeger: At the expense of CP.

An hon. Member: And those producers on CP lines.

[Translation]

M. Pepin: Je ne crois pas que l'on puisse m'accuser d'un manque de souplesse. Nous avons pensé aux 644 millions de dollars.

M. Mazankowski: Très bien. Pourvu que vous puissiez maintenir cette attitude durant toutes ces auditions, nous ferons du progrès.

M. Pepin: Nous avons pensé aux 644 millions de dollars en lisant le rapport Gilson. La somme est maintenant de 651 millions de dollars et elle augmentera parce que nous avons ajouté les récoltes spéciales.

M. Mazankowski: Vous ajoutez tout à coup un rajustement pour le CN qui se chiffre par plus de 14 millions de dollars.

M. Pepin: Cela touchera donc . . .

Le président: Attendez un instant. Un porte-parole à la fois. Veuillez continuer, monsieur le ministre.

M. Pepin: M. Kroeger s'intéresse à l'interprétation que M. Mazankowski donne du rajustement pour le CN.

M. Mazankowski: Eh bien . . .

M. Pepin: Si M. Mazankowski veut bien tolérer cela.

M. Mazankowski: Je ne veux pas me faire distraire, monsieur le ministre, par cette question particulière, parce que mes collègues voudront des explications. Je veux simplement souligner que vous avez ajouté un rajustement à l'intention du CN de 14 millions de dollars dans lequel il y a des dispositions en cas d'ajustement. Nous verrons donc le bénéfice de 651 millions de dollars du Nid-de-Corbeau se réduire de ce montant chaque année. Cela n'est-il pas inclus dans les 651 millions de dollars.

M. Kroeger (secrétaire, ministère d'État pour le développement économique): Cela fait partie des 651 millions de dollars.

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Kroeger: Mais il ne s'agit pas là d'un supplément au coût du producteur.

M. Mazankowski: Mais c'est précisément cela.

M. Kroeger: Il s'agit là d'une réduction.

M. Mazankowski: Que voulez-vous dire?

M. Kroeger: Il s'agit d'une répartition entre les deux chemins de fer à partir des 651 millions de dollars.

M. Mazankowski: Très bien. Mais il y a une disposition en cas d'ajustement. Le paiement peut être ajusté chaque année. Lisez le Bill.

M. Kroeger: Tous les coûts doivent évidemment être ajustés chaque année.

M. Mazankowski: Et l'on doit tenir compte d'autres facteurs, d'autres que la distance; c'est ainsi que le montant de 14 millions de dollars pourrait s'élever ou baisser.

M. Kroeger: Au détriment du CP.

Une voix: Et les producteurs sur les lignes du CP.

[Texte]

Mr. Pepin: Mr. Mazankowski, I will stay here half an hour more. I am just interested in getting as deep as we can into each one of these issues. Mr. Mulder has a number of technical remarks to make on the concept of agricultural adjustment. Will you tolerate that?

Mr. Mazankowski: Very much so.

Mr. N. Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Just very quickly, without getting into the policy of whether or not there should be an agricultural adjustment payment, the agricultural adjustment payment, as the member said, was there to deal with... As we understand the double eighty proposal, the second 80%, that is, 80% of a calculated acreage payment, is already modified. It was brought down to 80% in order to deal with dilution, at the request of certain farm producers in Alberta. So if a fair amount of the dilution problem is already dealt with in a double eighty proposal, then one can make a technical case that perhaps all or a large part of the agricultural adjustment payment may not be needed, because it was also aimed at the dilution problem.

Mr. Mazankowski: That is fair enough, Mr. Mulder, but the fact of the matter is that the double eighty proposal may not be the most obvious choice. But in analysing any one of the options, and the minister alluded to this, and he knows very well, if you are going to develop a more equitable distribution of the Crow benefit, there will be a dilution effect. That was one of your primary objectives, to try to achieve a greater degree of diversification, processing and a broadening of the agricultural base in western Canada. To me, that was one of your five pillars when you set out to deal with this issue. And all I am saying is, just a very simple yes or no. If there were a consensus that developed, if there were a formula or there were a solution that would encompass all of these things, would you reconsider some form of an agricultural adjustment fund, if it were a necessary component of bringing about a solution?

Mr. Pepin: Let us be frank again about all those things. From February 1 to May 4, there was a change and that was a fact. I got out, as you would say, Mr. Mazankowski, to make a number of reforms. One on transportation, one on grain production and one on processing. It became visible to most people at one point but it was not possible to do all that in one shot, in one step. So we backed away and the decision was made to pay 100% to the railways. That was the decision that was made. So I cannot go back to that situation of February 1 on the May 4 regime.

Mr. Mazankowski: Oh, yes, but you also indicated that you would consider...

Mr. Pepin: Yes, and that is why, when I talked about that the last time I was here, I told our colleague Mr. Murta that the ball was very much in your park and that you had to

[Traduction]

M. Pepin: Monsieur Mazankowski, je vais demeurer ici une demi-heure de plus. Je voudrais approfondir le plus possible chacune de ces questions. M. Mulder a plusieurs observations de caractère technique à faire au sujet du concept du rajustement agricole. Permettez-vous?

M. Mazankowski: Assurément.

M. Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transport Canada): Je vais parler très brièvement, sans aborder la question de politique à savoir s'il devrait ou non se faire un paiement de rajustement agricole, puisque le paiement en question était déjà compris, comme l'honorable député l'a dit. Si je comprends bien, la proposition du double 80, le deuxième 80 p. 100, le 80 p. 100 du paiement à l'acre, a déjà été modifié. On a porté le pourcentage à 80 p. 100 en vue de compenser la dilution, à la demande de certains producteurs agricoles de l'Alberta. Si la proposition du double 80 règle déjà une partie du problème de la dilution, on pourrait dire que sur le plan technique, il n'est pas nécessaire de faire le paiement tout entier du rajustement agricole ou du moins de n'en faire qu'une partie, puisque ce concept avait pour objet de régler le problème de la dilution.

M. Mazankowski: D'accord, monsieur Mulder, mais le fait est que la proposition du double 80 n'est pas nécessairement le choix le meilleur. Mais si l'on analyse l'une quelconque des solutions de rechange auxquelles le ministre a fait allusion, de façon à élaborer une meilleure répartition des bénéfices du Nid-de-Corbeau, il y aura toujours un effet de dilution. C'était d'ailleurs l'un de vos principaux objectifs, de réaliser la diversité la plus grande possible, d'améliorer le procédé de transformation et d'élargir les cadres de la base agricole de l'Ouest canadien. C'était là pour moi l'un des cinq piliers du programme que vous avez conçu dans le but de régler ce problème. Tout ce que je demande, c'est un oui ou un non. S'il se faisait un consensus, si l'on pouvait trouver une formule ou une solution qui engloberait toutes ces questions, seriez-vous disposé à examiner de nouveau le projet d'un fonds de rajustement agricole, si c'était là un élément essentiel de la résolution du problème?

M. Pepin: Soyons bien honnêtes à ce sujet. Il y a eu un changement du 1^{er} février au 4 mars, c'est là un fait. J'ai tenté, comme M. Mazankowski pourrait le dire, d'effectuer un certain nombre de réformes. Une réforme à propos des transports, une réforme de la production des céréales et une réforme de la transformation. Cet objectif est devenu apparent pour bien des gens à un moment donné, mais il était impossible de réaliser tous ces objectifs d'un seul coup. Nous avons donc reculé et pris la décision de verser 100 p. 100 aux chemins de fer. C'est la décision que nous avons prise. Je ne puis donc pas retourner à la situation du 1^{er} février quand nous en sommes au régime du 4 mai.

M. Mazankowski: Très bien. Mais vous avez laissé entendre que vous examineriez...

M. Pepin: C'est pourquoi, quand j'ai parlé de ce sujet lors de notre dernière réunion, j'ai déclaré à mon collègue, M. Murta, que c'est à vous de prendre l'initiative et de prouver que cette

[Text]

demonstrate this was acceptable to people of the west and to agricultural organizations.

Mr. Mazankowski: Yes, but the minister really controls the purse strings in this particular thing. You have diluted the \$651 million by a \$14 million adjustment fund payment to CN, which was not considered. You are talking about an agricultural adjustment fund of maybe \$30 million a year. You found \$15 million out of the \$651 million to look after the railroads, but in terms of equity in providing a proper solution for western Canadian agriculture, you are not prepared to go to bat for them.

Mr. Pepin: But I countered that by showing you we have moved from the \$644 million, which Gilson had talked about, to \$651 million. Also, we were about to move now. Mr. Mulder will tell me the figure you want.

Mr. Mazankowski: Because you included some additional crops as well.

Mr. Pepin: Because we included some additional crops. It is a moving situation.

Mr. Mazankowski: Of course it is. You are prepared to move in terms of benefiting the railroads in this case, but you are not prepared to move any more in terms of providing a better option or a better solution vis-à-vis the farmers. Of course, it goes back to the same old story. It would appear that in this process the railroads and the government will end up being satisfied, but the producers who are mainly affected by it are not going to be satisfied.

Mr. Pepin: Well, all those . . .

Mr. Mazankowski: The fact of the matter is that this particular issue is very central to the whole Crow solution. If you are going to deviate from addressing that very major problem, then you are not going to be very successful in this exercise.

Mr. Pepin: Well, after the change we made on May 4, when we turned to a 100% payment to the railways—which is what a good number of people in the west wanted and still want—we moved to try and make up for a bit of the loss incurred in the process of moving 100% to the railways. That is why we moved to the acceptance under the statutory rate of specialty crop, the four series of crops that you are aware of. That will add, I understand, \$6 million or \$7 million to the \$651 million, which is the level of the Crow benefit. So we moved. We were trying to find the delicate balance among all the interested parties.

The Chairman: Final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, I want to open up another subject, but I will not have time to do that. Please put me down for the second round.

The Chairman: Okay. Thank you. Mr. Althouse.

[Translation]

formule est acceptable pour les gens de l'Ouest et les organisations agricoles.

M. Mazankowski: Oui, mais le ministre est celui qui tient les cordons de la bourse dans cette affaire. Vous avez diminué la somme de 651 millions de dollars en offrant un paiement de rajustement au CN de 14 millions de dollars, paiement qui n'avait pas été considéré. Vous parlez d'un fonds de rajustement agricole d'environ 30 millions de dollars par année. Vous avez pris 15 millions de dollars à même les 651 millions de dollars en vue de prendre soin des chemins de fer, mais, quand il s'agit de trouver une solution équitable pour l'agriculture canadienne de l'Ouest, vous n'êtes pas disposé à leur venir en aide.

M. Pepin: Mais j'ai compensé en vous disant que nous avons haussé le montant de 644 millions de dollars que Gilson avait recommandé à 651 millions de dollars. De plus, nous sommes prêts à aller de l'avant dès maintenant. M. Mulder me dira le montant que vous désirez.

M. Mazankowski: Le fait est que vous avez ajouté les récoltes spéciales.

M. Pepin: De fait, nous avons ajouté des récoltes spéciales. La situation évolue.

M. Mazankowski: Evidemment, elle évolue. Vous êtes disposé à fournir un avantage aux chemins de fer mais vous n'êtes pas disposé à fournir aux agriculteurs un choix meilleur ou une solution meilleure. C'est toujours la même chose. Il semble que dans tout ceci, les chemins de fer et le gouvernement auront satisfaction mais que les producteurs, les plus touchés par ces mesures, ne seront pas satisfaits.

M. Pepin: Mais toutes ces choses . . .

M. Mazankowski: Le fait est que cette question particulière est essentielle à la résolution du problème du Nid-de-Corbeau dans son ensemble. Si vous évitez de vous attaquer à ce problème d'importance, vous ne réussirez guère.

M. Pepin: Mais nous avons fait un changement le 4 mai, lorsque nous avons décidé de faire un paiement à 100 p. 100 aux chemins de fer, une initiative qu'un grand nombre de personnes de l'Ouest voulaient que nous prenions et le veulent encore, nous avons tenté de compenser en partie la perte qui sera encourue par le fait de donner 100 p. 100 aux chemins de fer. C'est pourquoi nous avons placé les récoltes spéciales dans le cadre du tarif statutaire, soit les quatre groupes de récoltes dont vous êtes au courant. Cette mesure ajoutera, si je ne me trompe, 6 millions de dollars aux 651 millions de dollars, ce qui est le niveau du bénéfice du Nid-de-Corbeau. Nous allons ainsi de l'avant, pour établir un équilibre délicat parmi toutes les parties intéressées.

Le président: Une dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voudrais aborder un autre sujet mais je n'en ai pas le temps. Veuillez m'inscrire pour le deuxième tour.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, there has not been very much new to say in the period of time since we last saw you. There were, however, some questions held over, some bits of information that the committee was beginning to search for. As we get into our work, there is more need for some of this information.

The Chairman: Let me interrupt you there, Mr. Althouse, to tell you that some of that information was supplied to the clerk this morning. It is now being photocopied and will be distributed as soon as we have sufficient copies.

Mr. Althouse: Okay. I just wondered whether the minister has had time, since he speaks in the House for the Canadian Wheat Board, to discuss with the Minister for the Wheat Board the request which some members of the committee made, namely to have the Wheat Board appear as witnesses to provide technical information.

Mr. Pepin: Yes. I thought the Wheat Board was appearing. No?

The Chairman: I can shed some light on that. At our meeting last evening, the steering committee decided to invite the Wheat Board to appear before the committee.

Mr. Althouse: As a committee?

The Chairman: It will be in August. I think will be 18 August, here in Ottawa.

Mr. Althouse: All right. Thank you.

Mr. Pepin: So that resolves your problem.

Mr. Althouse: Good. Yesterday, in a question raised by Mr. Mazankowski, there was reference to a CTC waybill analysis, and it dealt with the cost of seven commodities on a car-mile basis, comparing that with Crow grain. I wonder if that would be made available as part of the documentation which the committee could have to refer to.

Mr. Migie: Yes, the CTC can provide that.

Mr. Althouse: The CTC would supply that. Good. So far we seem to be faced with a decision as to what our options are. Basically, to put it in simple terms, we seem to have two options. One is more profitable railways with all the arguments that have been made by supporters of the bill for that, and along with that goes less profitable farms.

[Traduction]

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, il n'y a pas eu grand chose à dire depuis que nous nous sommes vus. Certaines questions restent cependant encore en suspens, certains renseignements que le Comité voulait obtenir. Au fur et à mesure que nous examinons les problèmes, nous avons de plus en plus besoin de ces renseignements.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Althouse, pour vous dire que le greffier a déjà obtenu certains de ces renseignements ce matin. On est en train de les photocopier et ces renseignements vous seront fournis dès que nous aurons un nombre suffisant d'exemplaires.

M. Althouse: D'accord. Je me demande si le ministre, qui parle à la Chambre au nom de la Commission canadienne du blé, a eu l'occasion de discuter avec le ministre responsable de la Commission du blé la demande que certains membres du comité ont faite de demander aux représentants de la Commission du blé de comparaître comme témoins en vue de nous fournir des renseignements d'ordre technique.

M. Pepin: Oui, je croyais que la Commission du blé comparaitrait. N'est-ce pas le cas?

Le président: Je puis éclaircir ce point. Lors de notre réunion d'hier soir, le comité directeur a décidé d'inviter la Commission du blé à déléguer des représentants pour témoigner devant le Comité.

M. Althouse: À titre de comité?

Le président: Cela se fera en août. Je crois que cela se fera en août, à Ottawa.

M. Althouse: D'accord. Merci.

M. Pepin: Cela règle donc votre problème.

M. Althouse: Très bien. Dans une question posée hier par M. Mazankowski, il a été question d'une analyse des feuilles de route de la CTC; il s'agissait du coût de sept marchandises selon les wagons-milles par rapport au tarif des céréales du Nid-de-Corbeau. Je me demande si cette analyse figurera parmi les documents qui seront mis à la disposition du comité et auxquels il pourra se rapporter.

M. Migie: Oui, la CTC peut fournir ces documents.

M. Althouse: Le CTC fournira ces documents. Très bien. Nous semblons devoir faire face à une décision en ce qui a trait à nos choix. En termes très simples, nous semblons avoir deux choix. L'un est de rendre les chemins de fer le plus profitables selon les arguments qui ont été formulés par les partisans du projet de loi. Le résultat en est que les exploitations agricoles seront moins profitables.

• 0955

Since the Department of Agriculture does not seem to have made any very substantive studies as to the effects on farms and the effects on the total economy as to the benefits that are going to come, has your department prepared such a study or made arrangements for such background work in coming to this decision? What kind of economic or market studies, if any, have you done to indicate that farm incomes can rise under the

Comme le ministère de l'Agriculture ne semble pas avoir effectué d'études approfondies au sujet des effets qu'auront sur l'économie générale les bénéfices qui doivent être accordés, votre ministère a-t-il amorcé une telle étude ou entrepris des travaux de documentation avant de prendre sa décision? Quelle sorte d'études de l'économie ou du marché avez-vous entreprises et qui pourraient indiquer que les revenus agricoles

[Text]

regime of increased freight payments that are set forth in this bill and what extra benefits to the economy of the country will accrue? We heard from you last time as to what extra benefits to the economy will accrue with richer railroads, but we have not seen any of the numbers, the results that will accrue to the total economy with less income going to farmers. The only one I know about is one the Department of Agriculture did which said everything would be fine, there would be greater volume, and because they assumed constantly increased prices for grain, \$12 wheat in the 1990s—I think 1983 prices were somewhere in the neighbourhood of \$7.40, \$7.60, which they obviously are not—what real information is there to show that this is the best solution for the economy? It seems to me to be very difficult to understand why more volume for farmers, which is the argument you gave the last time you were here, will result in more profits and more economic activity for the Canadian economy when that argument has been rejected when it applies to the railroads and you have concluded that more volume, which the Wheat Board has predicted, is a possibility that will not help the railroads.

I point out to you, before you answer, that the losses that are evident on the farm are very real. If you use the Snively formula and plug in those numbers to an efficient wheat farm in Saskatchewan, you come out with something in the order of just a few cents short of \$13 per bushel. I do not know what other kinds of comparisons to make with that sort of economic approach. I would like a response as to what sort of background work was done before this decision was made.

Mr. Pepin: Okay, Mr. Mulder or Mr. Migie will answer the first question you raised, which is what kind of information, what kind of studies, what kind of investigation has been made.

Mr. H. Migie (Director, Food Markets Analysis, Agriculture Canada): The Department of Agriculture undertook, in consultation with farm groups east and west, to look at the impact of changes to the Crow rate under different scenarios. That work is available and I believe has been sent to the committee through the clerk. For western Canada it has looked at various options, what would happen if the Crow rate continued, what would happen if you went to full compensatory rates, what would happen if you went partially to producer payments and various other possibilities in that range. Certainly, the main variable is what happens to increased volumes if you achieve a target of 41 million tonnes and you get extra funds through income going to producers.

One other variable is one of grain prices. They did a sensitivity analysis showing what could happen to farmer income based on different grain prices. Of course, we are not

[Translation]

pourraient augmenter en vertu du régime des paiements accrus pour le fret qui sont prévus dans le projet de loi et de quels avantages supplémentaires l'économie du pays jouira-t-elle? La dernière fois, nous vous avons entendu dire que l'enrichissement des chemins de fer fournira des avantages supplémentaires à l'économie, mais nous n'avons pu voir aucun chiffre, aucun résultat pour indiquer que l'économie profitera tandis que les agriculteurs auront moins de revenu. La seule étude que je connaisse est celle dans laquelle le ministère de l'Agriculture soutient que tout ira bien, qu'il y aura un volume accru, parce que le ministère augmentera constamment, à \$12 pour le blé dans les années 90, tandis que le prix de 1983 était, semble-t-il, de \$7.40, \$7.60, bien que ces chiffres ne soient pas les bons chiffres. Qui est-ce qui indique que c'est là la meilleure solution sur le plan de l'économie? Il m'est très difficile de comprendre comment un volume de production accru chez les exploitants agricoles, l'argument que vous avez présenté lorsque vous êtes venu ici la dernière fois, pourra donner lieu à des gains accrus et à une activité économique plus vigoureuse de l'économie canadienne lorsque ce même argument est rejeté quand on veut l'appliquer aux chemins de fer et lorsque vous avez conclu que l'augmentation du volume, ce que la Commission du blé a prédite, est une éventualité qui ne sera pas avantageuse pour les chemins de fer.

Je dois souligner, avant que vous ne répondiez, que les pertes que subissent les exploitations agricoles sont des pertes réelles. Si vous empruntez la formule Snively et que vous appliquez les données de cette formule à une exploitation agricole efficace en Saskatchewan, vous obtiendrez un montant qui touche presque \$13 le boisseau. Je voudrais savoir quelle documentation a servi au processus de prise de décision.

M. Pepin: Très bien. M. Mulder ou M. Migie répondront à la première question que vous avez posée sur le genre de renseignements dont nous disposons, le genre d'étude, le genre d'enquêtes que nous avons entreprises.

M. H. Migie (directeur de l'analyse des marchés agro-alimentaires d'Agriculture Canada): Le ministère de l'Agriculture a entrepris, en collaboration avec les organisations agricoles de l'Est et de l'Ouest, une étude sur l'effet que les changements apportés au tarif du Nid-de-Corbeau auront selon divers plans. Ce document est disponible et je crois qu'il a été envoyé au greffier du Comité. En ce qui a trait à l'Ouest canadien nous avons, dans cette étude, examiné les diverses solutions de rechange, et plus particulièrement ce qui se passerait si le tarif du Nid-de-Corbeau était maintenu, ce qui se passerait si l'on adoptait des tarifs compensatoires intégraux, ce qui se passerait si l'on accordait des paiements partiels aux producteurs. Enfin dans cette étude, nous avons examiné d'autres éventualités du genre. La variable principale est, certes, ce qui se produit lorsque le volume de production s'augmente et que vous réalisez un objectif de 41 millions de tonnes, et que vous obtenez donc des fonds supplémentaires parce que les exploitants agricoles ont remporté des gains.

Une autre variable est celle du prix des céréales. On a effectué une étude qui indique comment le revenu agricole varie selon les divers barèmes de prix des céréales. Nous ne

[*Texte*]

in a position to judge as to what grain prices could be by 1985 and 1990. If you assume historical trends in the range of about 4% or so, then both the increase in grain prices and the increase in income due to increased production will more than offset any increase in the grain transportation costs.

• 1000

Mr. Althouse: The 4% is over how many years?

Mr. Migie: Say over the last 20 years or so, on account of the moving average, there has been a range of 4% to 5% increase in grain prices. Some years it is up a lot more, other years it is down.

Mr. Althouse: In that 20 years, what is the average increase in costs to farmers?

Mr. Migie: We do not have that, but we can get you that. We do have a farm price index set of figures that we could provide to you.

Mr. Althouse: As I recall, it was somewhat more than 4%.

Mr. Pepin: The two figures will not give you the exact picture, because you have a substantial amount of productivity added to the farmer, which will not come out in the comparison of the statistics—costs of inputs, price of outputs. It will not come out, all the gains made by the farmer in terms of productivity. So the figure will be of relative interest, as usual.

Mr. Althouse: Is it not a problem with the limits of agricultural economics, the agricultural economic situation, that this extra production is the high-cost unit of production?

Mr. Pepin: The point is that, on the face of it, at first look . . .

Mr. Althouse: That is the point, I believe.

Mr. Pepin: What you mentioned is immensely plausible. You put on the one side the added cost to the farmers—if you look at the last 10 years, it is 200% more, 300% more, cost of energy—and then you look at the other side. The price of the commodity he sells . . . and Mulder just talked in terms of 4% increase a year. So it looks bad. It looks bad.

Mr. Migie, do you want to continue? I will come back after.

Mr. Migie: I just wanted to say that we do not know what is going to happen with grain prices; no one does. But in terms of looking at an economic analysis of what are the benefits of a higher capacity system, if it turns out that the price of grain is attractive, so that farmers will want to produce, and we do not have the capacity to take that grain to where the market is, then the losses would be significant. Really, that is what we are measuring.

[*Traduction*]

sommes évidemment pas en mesure de savoir le prix que les céréales auront en 1985 ou en 1990. Si nous tenons compte des tendances historiques dans le prix des céréales de 4 p. 100 environ, l'augmentation du prix des céréales et l'augmentation du revenu causée par l'accroissement de la production compenserait alors la hausse des coûts du transport des céréales.

M. Althouse: Le pourcentage de 4 p. 100 se répartie sur quel nombre d'années?

M. Migie: Disons que, depuis 20 ans à peu près, en tenant compte de la moyenne changeante, il y a eu une hausse de 4 p. 100 à 5 p. 100 du prix des céréales. Durant certaines années, la hausse a été plus élevée, dans d'autres années, elle a été moindre.

M. Althouse: Durant ces 20 années, quelle a été l'augmentation moyenne des coûts des exploitations agricoles.

M. Migie: Nous n'avons pas ces données mais je pourrai les obtenir. Nous avons cependant un indice des prix agricoles que je pourrai vous faire parvenir.

M. Althouse: Si je me souviens bien, le pourcentage était d'un peu plus de 4 p. 100.

M. Pepin: Ces deux chiffres ne représentent pas le tableau véritable, car une certaine mesure de productivité s'ajoute à la production de l'exploitant agricole et cela ne paraîtra pas dans la comparaison des données statistiques, soit le coût de l'apport, le coût du rendement. Les gains en productivité acquis par les exploitants agricoles ne paraîtront pas. Le chiffre est donc un intérêt limité, comme à l'ordinaire.

M. Althouse: Ne s'agit-il pas là du problème des limites de l'économie agricole, de la situation économique agricole, que cette production supplémentaire soit le fait de la production de coût élevé par élément?

M. Pepin: Le fait est . . .

M. Althouse: C'est là la question, à mon avis.

M. Pepin: Ce que vous avez mentionné est très plausible. Vous mettez d'un côté le coût supplémentaire encouru par les exploitants agricoles—et depuis 10 ans, la hausse est de 200 p. 100, de 300 p. 100 de plus, en plus du coût de l'énergie. Ensuite vous regardez l'autre côté. Le prix de la marchandise que vous vendez . . . M. Mulder vient de parler d'une hausse de 4 p. 100 par année. C'est très mauvais.

Monsieur Migie, voulez-vous continuer? Je puis reprendre plus tard.

M. Migie: Je veux tout simplement dire que nous ne pouvons pas prédire le prix des céréales; personne ne peut le faire. Mais quand on étudie une analyse économique des avantages d'un système à capacité accrue et si le prix des céréales devient si intéressant que les exploitants agricoles voudront augmenter leur production, et que nous n'avons pas la capacité de transporter les céréales aux marchés, les pertes sont alors considérables. C'est ce fait que nous évaluons.

[Text]

We are not saying that the grain price for sure is going to be attractive. But the cost of not having a transport system, if the grain prices are sufficiently attractive to encourage expansion, would mean substantial losses. So when we are talking about the gains from a higher capacity system in terms of grain income, that does suppose that the price of grain will be sufficiently attractive over the long term that Canadian producers will want to produce that grain.

Mr. Pepin: Let me continue in making my little remarks. You look at it and you say that the only thing that has not changed is the cost of transportation. You look at the cost of handling, for example, and you realize that this has gone up over a period of a decade by a compounded 10.2%. You ask yourself why these added costs were absorbed and an added cost in transportation would not be absorbed. This is when you are in a difficult position, because you always say everything else can go up but there is one thing that should not go up, for theological reasons—this is the only way you could demonstrate it—and that is the cost of rail transportation.

Then the only answer—there is an answer, but I will not give it to you, I will write a book on the subject, because that is what should be done—is an illustration of the list of things that might happen that I gave you the last time I was here. This is where you look at what increased production could do; and I have figures. This is where you look at the storage costs and the carrying charges that you would not have to pay if you had a proper railway. That is what you have to look at.

The storage costs, for example: a saving of \$5 a tonne on storage would make up for the freight increase to 1985-1986. This is where you can demonstrate—and I have two pages of it—that there are savings to be made in the system, if it were more adequate than it is now, that would compensate easily for the added cost of transportation. If you decide not to receive these arguments, well, you will never become a convert.

Mr. Althouse: I think some of that is . . .

• 1005

The Chairman: This is your final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I just wanted to comment that some of that is true: the interpretation of the savings on storage cost, for instance. There are two very distinct points of view on whether storage costs are costs or not. There have been a number of years when I have stored grain a year, sometimes two years. It virtually always pays its storage cost. You hold it on years when there is a surplus and it is not at a very good price and, by having done that, it usually returns more than the storage cost that have accrued to it.

Demurrage charges as well are often cited by your side of the argument as being a cost. Along with that is cited the loss of markets due to ships waiting. The fact that we are paying those demurrage charges makes certain that we do not lose the

[Translation]

Nous ne disons pas que le prix des céréales va nécessairement devenir attrayant. Mais le fait de ne pas avoir un système de transport donnerait lieu à des pertes considérables, même le prix des céréales devient suffisamment intéressant pour stimuler une expansion. Nous parlons donc de gains à partir d'un système de capacité accrue en fonction du revenu des céréales; cela présuppose que le prix des céréales soit suffisamment intéressant au long terme pour que les producteurs canadiens veuillent produire des céréales.

M. Pepin: Permettez-moi de continuer de faire mes petites observations. Vous dites que la seule chose qui demeure inchangée est le coût des transports. Mais examinons le coût de manutention, par exemple. Vous constaterez que ce coût a augmenté depuis une décennie d'un pourcentage composé de 10.2 p. 100. Demandez-vous pourquoi ces coûts supplémentaires ont-ils pu être acceptés mais qu'une hausse du coût des transports ne saurait être absorbés. C'est ainsi que nous nous trouvons dans une situation difficile parce que nous disons que tout doit augmenter de prix, mais qu'un seul secteur ne doit pas augmenter, pour des raisons théologiques (c'est la seule façon de voir les choses) sauf le coût du transport ferroviaire.

La seule réponse—il existe une réponse, mais je ne vous la donnerai pas, j'écirai un livre à ce sujet parce que cela devrait être fait—c'est de vous donner des exemples des éventualités dont j'ai parlé lors de notre dernière rencontre. C'est là que vous cherchez les effets d'une augmentation de la production. J'ai les chiffres voulus. C'est ainsi que vous examinez le coût de l'entreposage et les frais de transport que vous n'auriez pas à acquitter si vous aviez un chemin de fer convenable. C'est là où vous devez chercher.

Prenons les frais d'entreposage, par exemple. Nous pourrions réaliser une épargne de \$5 la tonne en frais d'entreposage pour compenser l'augmentation des frais du transport des marchandises en 1985-1986. C'est là que vous pouvez constater—j'ai deux pages de documentation à ce sujet—qu'on peut réaliser des économies dans le système si ce système était plus efficace que maintenant et que ces économies pourraient compenser la hausse du coût du transport. Si vous ne voulez pas accepter ces arguments, vous ne vous convertirez jamais.

M. Althouse: Je crois que certaines de ces déclarations . . .

Le président: Votre dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je veux tout simplement dire qu'il y a du vrai là-dedans: l'interprétation des économies sur les coûts de stockage, par exemple. Il y a deux points de vue très distincts sur la question de savoir si les frais de stockage sont des coûts ou non. Il m'est arrivé plusieurs fois de stocker du grain pendant un an, parfois deux. Le stockage se paye pour ainsi dire tout seul. On garde le grain les années où il y a un surplus et où le prix n'est pas très bon, ce qui rapporte habituellement plus que les frais de stockage afférents.

Les tenants de votre thèse comptent souvent les frais de surestaries dans les coûts. Ils mentionnent aussi la perte de marchés, du fait que les navires doivent attendre. Lorsqu'on paye ces frais de surestaries, on est certain de ne pas perdre la

[Texte]

sale. The ship sits there and completes the sale. That is what demurrage is all about. It is not as reported this week in *The Globe and Mail*: Grain losses due to bridges being out or x millions of dollars. If the ships waited, the sale was completed. It was not a lost sale.

Mr. Pepin: The next thing, you will convince us that it would be advantageous to store grain for decades and to keep ships in ports for years.

Mr. Althouse: I am merely pointing out . . .

Mr. Pepin: There is some ridicule in what you are saying. There are multiple conclusions in what you are saying.

The Chairman: I am sorry, Mr. Althouse. I will put you down for the second round.

Mr. Pepin: When you store grain on your farm obviously you have to buy bins to store the grain.

Mr. Althouse: You always have to buy bins.

Mr. Pepin: Yes, so you have to pay for that. You have to pay for these facilities.

The Chairman: Order, please.

Mr. Althouse: What I am saying to you is that wheat that goes over a year has to be stored. You cannot help it.

The Chairman: Madam Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur le ministre. Je suis heureuse de vous revoir au Comité pour parler d'un sujet important. Comme le docteur Gilson le disait, c'est un sujet très complexe, mais il semblerait que le projet de loi le traite bien. Alors, c'est un sujet difficile, et les discussions que nous avons ici ce matin le prouvent bien, de même que celles que nous avons eues antérieurement.

Je voudrais vous parler en particulier, monsieur le ministre, des représentations qui ont été faites par les compagnies de chemins de fer. Je comprends un peu, et même beaucoup, les remarques qu'ils vous ont faites. Le système qui existe aujourd'hui fixe les taux de transport pour l'acheminement des grains depuis environ 1,225 points différents au Canada, jusqu'à quatre ports pour le transport outre-mer, et sur 18,000 milles de voies ferrées qui appartiennent à deux compagnies de chemins de fer. Alors, c'est certain que ce n'est pas un sujet facile. Par ailleurs, il trouve que dans le projet de loi, on leur met certaines contraintes, dont la retenue, la fameuse retenue en question, qu'on pourrait leur imposer sur le paiement de la somme statutaire qui est définie dans le projet de loi, pour l'exécution de certains travaux d'amélioration ou d'entretien du système des transports. Il semble que cette retenue pourrait leur causer certains problèmes, même au niveau de leurs emprunts sur les marchés monétaires internationaux, américains ou européens.

Mr. Pepin: La situation qu'on fait aux chemins de fer dans ce Bill C-155, il faut la regarder dans son ensemble. Quel est le statut des chemins de fer dans le transport du grain, tel qu'il ressort de ce projet de loi? Là, il faut voir, par exemple, quel est le niveau de compensation qu'ils obtiennent. Je n'étais pas ici hier, mais on vous l'a sûrement dit: ils ne sont pas mécontents, mais ils sont loin d'être satisfaits. Si vous comparez le

[Traduction]

vente. Le navire attend là et la vente se fait. C'est cela de la surestaries. Cela ne se passe pas comme le disait le *Globe and Mail*: x millions de dollars de perte de grains parce que les ponts sont bloqués. Si les navires ont attendu, la vente est fermée. Ce n'est pas une vente perdue.

M. Pepin: Ensuite, vous allez nous convaincre qu'il serait avantageux de stocker le grain pendant des décennies et de garder les navires dans les ports pendant des années.

M. Althouse: Je dis tout simplement . . .

M. Pepin: Il y a une part de ridicule dans ce que vous dites. Il y a une foule de conclusions à tirer de vos propos.

Le président: Excusez-moi, monsieur Althouse. Je vous inscris pour le deuxième tour.

M. Pepin: Lorsque vous stockez du grain dans votre ferme, vous devez naturellement acheter des coffres.

M. Althouse: On achète toujours des coffres.

M. Pepin: Oui, et vous devez les payer. Ces installations-là se payent.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Althouse: Ce que je suis en train de vous dire, c'est que le blé, après un an, il faut le stocker. On n'y peut rien.

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Minister. I am happy to see you again in this committee to deal with an important issue. As Dr. Gilson said, that is a very complex subject but it would seem that it is well dealt with in the bill. Therefore, it is a difficult subject, as evidenced by our discussions here this morning, and by our previous discussions.

I would like to deal, in particular, Mr. Minister, with the representations made by the railway companies. I can understand a bit, indeed quite a bit, the observations they made to you. The system as it exists now sets the freight rates for moving grain from approximately 1,225 points in Canada to four ports for overseas shipping, and over 18,000 miles of track owned by two railway companies. Therefore, this is far from being an easy matter. On the other hand, it so happens that the bill imposes certain constraints upon them, including the holdback, the famous holdback, which could be imposed against the payment of the statutory amount as defined in the bill, for carrying out certain improvement or maintenance work within the transportation system. It seems that this holdback could create certain problems to them, as far as their borrowing on international, American or European monetary markets is concerned.

Mr. Pepin: The situation concerning the railways in Bill C-155 should be seen in its entire context. What is the status of the railways in grain transportation, under this legislation? For instance, one should consider the level of compensation they are getting. I was not here yesterday but, surely, you have been told this: they are not dissatisfied, but they are far from being satisfied. If you compare the statutory rate for transpor-

[Text]

tarif statuaire de transport, il est très inférieur, évidemment, à ce qu'ils obtiennent pour transporter du charbon ou du soufre. Mais comme c'est bien meilleur que ce qui existe maintenant, même si cela ne rencontre pas toutes leurs aspirations, ils se déclarent, j'imagine, satisfaits.

Vous regarderez aussi quel est le statut des chemins de fer en ce qui a trait aux garanties de performance, et vous regarderez quel est le statut des chemins de fer en ce qui a trait aux obligations ou garanties d'investissement. Vous continuez à regarder tout cela et vous passez un jugement: est-ce que c'est trop généreux, est-ce que ce n'est pas assez généreux ou est-ce que c'est à peu près ce qu'il fallait? M. Mayer disait hier, paraît-il, qu'il faudrait imposer aux chemins de fer le paiement des 3 p. 100 d'augmentation sur les coûts de transport dus à l'inflation. Il pense évidemment que le traitement est trop généreux. C'est une façon comme une autre de le rendre moins généreux.

• 1010

Nous, on pense que le statut des chemins de fer, tel qu'il ressort, n'est pas mauvais. C'est équilibré. Mais cela, c'est un jugement qu'on porte. D'autres vont dire: Non, ce n'est pas assez généreux; d'autres vont dire: Non, c'est un peu trop généreux. C'est une question d'équilibre. On peut avoir des désaccords entre nous sur des questions aussi complexes que celle-là.

Ce qui chagrine surtout les chemins de fer, pour ne pas employer le mot «emmerde», c'est l'espèce de relation que nous avons établie entre les garanties de performance et les garanties d'investissement. On dit aux chemins de fer: Ecoutez, vous allez être efficaces. Ils nous donnent des garanties: On va livrer à tel endroit l'an prochain, telle quantité, etc. On les tient responsables de cela. Ensuite on leur dit: Ecoutez, le système, c'est essentiellement un système de garanties de performance, mais nous voulons aller plus loin; nous voulons également nous assurer que non seulement vous allez être logiques avec vous-même, c'est-à-dire faire les investissements qui sont nécessaires pour avoir la performance attendue, mais aussi que vous allez faire ces investissements-là. Cela les ennuie de se faire guider comme cela, de se faire surveiller comme cela. Ils préféreraient dire: C'est à nous de déterminer quels sont les investissements qui sont nécessaires pour rencontrer les objectifs que nous avons acceptés. Et on va jusqu'à un certain point; on dit: Oui, c'est à vous de décider s'il y aura un *siding*, s'il y aura du *double tracking*? Vous allez décider cela, mais chaque année, vous allez nous dire si vous avez rencontré les objectifs de l'année précédente, vous allez nous dire quels sont vos objectifs pour cette année et vous allez nous dire quels sont vos objectifs pour l'an prochain. On va vous surveiller et, si de l'avis du ministre, aidé par ses conseillers, vous n'investissez pas suffisamment, eh bien, un certain nombre de choses peuvent vous arriver. Une de ces choses-là qui peuvent vous arriver, c'est une retenue sur les sommes qui vous sont payées. Alors, ils n'aiment pas cela. Ils vous l'ont dit hier, j'en suis certain, et ils me l'ont dit à moi aussi. Ils considèrent cela comme une intervention du gouvernement dans la conduite des chemins de fer.

[Translation]

tation, you will find that it is much lower, naturally, than what they get for carrying coal or sulphur. Since it is much better than what exists now, even if this does not meet their aspirations fully, they say that they are satisfied, I gather.

Also consider what the status of the railways is as far as performance guarantees are concerned, and consider what the status of the railways is as far as investment obligations or guarantees are. As you continue looking at all this, you make a judgement: is it too generous, or is it not generous enough or is it just about what was needed? Mr. Mayer said yesterday, I understand, that the railways should be made subject to the payment of the 3% inflation increase on transportation costs. Obviously, he feels that the treatment is too generous. This is just another way of making it less generous.

On our part, we believe the status of the railroads, as it comes out, is not bad. It is balanced. But again, that is a judgement. Others will say: No, it is not generous enough; or: No, it is a bit too generous. It is a matter of balance. There may be differences between us on issues which are as complex as that one.

What bothers the railways most, is the type of relationship that we have established between performance guarantees and the investment guarantees. We tell the railways: Listen, you are going to be efficient. They give us guarantees: We are going to deliver at that place next year, so much, etc. They are held responsible for that. Then, we tell them: Look, the system is essentially one of performance guarantees, but we want to go further; we also want to ensure that, in addition to being logical with yourselves, by making the investments which are necessary to perform as expected, but also that you actually do those investments. It bothers them to be directed like that, to be supervised in such a way. They would rather say: Leave it up to us to determine what investments are necessary to meet the targets that we have agreed to. And we go along with that to a certain extent by saying: Yes, it is up to you to decide that there is going to be a siding, that there is going to be double tracking. You are going to decide that, but each year you are going to tell us whether you have met the previous year's targets, you are going to tell us what your targets are for the current year and you are going to tell us what your targets are for the next year. We are going to monitor you and, if in the opinion of the minister, assisted by his advisers, you do not invest sufficiently, well, a number of things are likely to happen. One of those things which might happen to you is a holdback on your payments. They do not like that. They told you yesterday, I am sure, and they told me also. They consider that this is government interference in the conduct of railways.

[Texte]

Il n'y a pas de doute que si cela devenait excessif de la part d'un ministre des Transports de l'avenir, cela pourrait être assez dangereux. Selon une hypothèse extrême, on peut très bien avoir un ministre des Transports, un gouvernement, qui va forcer les chemins de fer à faire des investissements qui ne seront pas rentables. Et là, on peut très bien imaginer que les chemins de fer puissent poursuivre ce ministre, poursuivre ce gouvernement pour les avoir forcés à faire des investissements qui ne sont pas rentables et chercher à obtenir une compensation du gouvernement.

Alors, voilà pourquoi le système reste quand même équilibré. Le système est fondé essentiellement sur la performance des chemins de fer. L'investissement est là, complémentaire à cela, et il y a les mesures de retenue dont vous avez parlé, madame Côté. C'est une question d'équilibre. Je pense que cela se défend. Il n'y a pas de doute qu'il y a des éléments socio-politico-économiques qui jouent là-dedans, puisque les gens de l'Ouest ont tendance à ne pas faire confiance aux chemins de fer dans ces matières-là. Alors, on intervient pour exercer une pression considérée comme étant excessive par les chemins de fer.

Mr. Mazankowski: You are becoming nothing more than an apologist for the railroads.

The Chairman: Madam Côté.

Mr. Mazankowski: Bleeding heart for the railroads.

Mr. Pepin: Did you follow the translation?

Mr. Mazankowski: Yes, I did. I do not need to, I am fairly fluent in French.

Mme Côté: Monsieur le président, je voudrais bien ravoir mon temps. J'espère que cela n'a pas été compté dans mon temps.

• 1015

Monsieur le ministre, en même temps, vous me dites que vous rendez, dans une bonne mesure, les compagnies de chemins de fer responsables de leur performance. Vous leur demandez de vous fixer des objectifs et, par la suite, vous allez contrôler, et je suis d'accord là-dessus, l'atteinte de ces objectifs-là, surtout en ce qui concerne le volume de céréales ou d'autres marchandises à être transporté. Mais là on va parler des céréales.

Les deux compagnies de chemin de fer nous ont dit hier qu'elles n'étaient pas les seuls intervenants dans le transport des céréales. A certains endroits, l'utilisation des wagons qu'on met à la disposition des éleveurs ou des producteurs est plus ou moins rapide. Je ne connais pas assez bien le système pour savoir où bloque l'engrenage, mais il semble qu'en ce qui concerne le transport des céréales, il n'y a pas de pénalité s'il y a des délais trop longs dans l'utilisation des wagons qui sont mis à la disposition des utilisateurs. Je ne sais pas si on devrait prévoir ces choses-là, mais je me demande comment on pourrait faire pour améliorer les relations entre les usagers et les compagnies de chemin de fer et tous ceux qui s'occupent du transport. Les camionneurs aussi sont venus nous en parler. Ils

[Traduction]

There is no doubt that should this become excessive on the part of a future Minister of Transport, it could lead to a very dangerous situation. In the extreme case, you could very well have a Minister of Transport, a government, which would drive the railways into making unprofitable investments. And then, you can easily imagine that the railways might sue that minister or sue that government and seek compensation from the government for forcing them to make investments which are not profitable.

So, that is the reason why the system remains balanced. The system is essentially based on the performance of the railways. The investment is there, complementary to that, and there are the holdback measures which you referred to, Mrs. Côté. It is a matter of balance. I believe that that can be justified. There is no doubt that there are socio-politico-economic components in there, since the western people tend not to trust the railways on such matters. Then, we come in and place some pressure which is considered excessive by the railways.

M. Mazankowski: Vous n'êtes rien d'autre que l'apologiste des chemins de fer.

Le président: Madame Côté.

M. Mazankowski: Le coeur qui saigne pour les chemins de fer.

M. Pepin: Avez-vous saisi la traduction?

M. Mazankowski: Oui. Mais je n'en ai pas besoin, je comprends assez bien le français.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I would like to have my time back. I hope that this has not been counted in my time.

Mr. Minister, at the same time, you are telling me that you are, to a large extent, holding the railway companies responsible for their performance. You are asking them to identify targets for you and, afterwards, you are going to monitor—and I agree on that—the attainment of those targets, especially in terms of the volume of grain and other commodities to be carried. But let us talk about grain.

Both railway companies told us yesterday that they were not the only actors in the movement of grain. In certain places, the use of cars made available to elevators and producers is more or less rapid. I am familiar enough with the system to identify where things go wrong, but it seems that, as far as the movement of grain is concerned, there is no penalty when delays are too long in using the cars made available to users. I do not know whether there should be provisions for those things, but I wonder how to improve the relations between users and railway companies and all those involved in transportation. Truckers also came to talk to us about it. They said that they could be very good partners in the movement of grain, in places where railway companies are less efficient, for

[Text]

disaient qu'ils pourraient être de très bons partenaires pour le transport des céréales, à des endroits où les compagnies de chemin de fer sont moins efficaces, pour toutes sortes de raisons. Maintenant, je ne sais pas comment on pourrait améliorer la participation des partenaires dans le transport.

M. Pepin: L'une des principales tâches du Comité supérieur du transport du grain sera justement de chercher ces occasions d'augmenter l'efficacité. Mais, vous le savez aussi bien que moi, il y a des conflits assez fondamentaux entre l'intérêt des camionneurs, qui serait évidemment l'élimination du système des voies d'embranchement, et l'intérêt des producteurs de grain, qui est le maintien et l'amélioration. Alors, là vous avez des conflits draconiens, cornéliens, vraiment difficiles à trancher.

Est-ce qu'il y aura un jour un système de pénalités pour l'utilisation trop lente des wagons par les éleveurs à grain? Je ne sais pas si on viendra à cela. C'est un concept qui n'est sûrement pas idiot, puisqu'on a ce concept-là dans la section maritime pour les navires. La principale intervention que vous avez faite, à mon avis, est très importante. C'est que la responsabilité pour les délais et l'inefficacité dans le transport du grain n'appartient pas uniquement aux chemins de fer. M. Mazankowski va dire que je défends encore les chemins de fer. Il le ferait à ma place s'il était ministre des Transports. Je maintiens quand même, et le *task force* s'est prononcé très clairement là-dessus, qu'il y a plusieurs intervenants. Si le fermier n'envoie pas le grain à l'éleveur, eh bien, les chemins de fer ont beau être efficaces, ils ne pourront pas transporter le grain. Si à l'autre bout, le déchargement est lent à cause des employés du port, eh bien, le chemin de fer peut difficilement être tenu responsable des délais, des grèves qui surviennent dans les ports. C'est ce concept de participants au système que le *task force* a cherché à développer et, à mon avis, a développé très bien, et qui a amené le gouvernement à accepter une période d'essai pour la mise en application des pénalités pour les lacunes dans la performance des chemins de fer. Ce système-là pourrait devenir exécutoire, comme vous le savez, après une décision du Parlement, après la revue de 1985-1986.

The Chairman: Two minutes.

Mme Côté: Je vous remercie, monsieur le président.

Je ne voudrais pas vous bousculer à propos du libre choix, mais j'aimerais revenir sur les relations, entre les intervenants dans le transport.

• 1020

Est-ce qu'il est idiot de penser, monsieur le ministre, que certains embranchements pourraient être remplacés par des camionneurs, et que cela pourrait faire partie du bénéfice du Nid-de-Corbeau avec les années?

M. Pepin: Et bien, chaque fois que l'on parle des embranchements, si on a le malheur de dire qu'il y en a trop, on est tout de suite en difficulté, à cause d'une certaine vue romantique du transport qui va dans le sens contraire. Il n'y a pas de doute que ces changements-là se font présentement. Le nombre des éleveurs diminue considérablement depuis 10 ans, comme vous le savez, et il y a un progrès qui se fait dans

[Translation]

all kinds of reasons. Now, I do not know how the participation of partners in transport could be improved.

Mr. Pepin: One of the primary tasks of the senior grain transportation committee will be to look for those opportunities to increase efficiency. But you know just as much as I do that there is a basic conflict between the interest of truckers, which naturally would be the removal of the branch lines system, and the interest of grain producers, which is maintenance and improvement. Therefore, you have quite drastic Cornelian which are really difficult to solve.

Will there be eventually a system of penalties for slow utilization of cars by grain elevators? I do not know whether we will come to that. It is a concept which is certainly not stupid, since a similar concept exists for ships. Your main suggestion in my opinion is very important. The responsibility for delays and inefficiency in the movement of grain is not only that of the railways. Mr. Mazankowski is going to say that I am again defending the railways. He would do it in my place if he were the minister of transport. But I still maintain, and the task force was very clear on that point, that there are several actors. If the farmer does not ship grain to the elevator, well the railways will not be able to move grain even if they are very efficient. If, at the other end, unloading is slow because of port employers, it is difficult to hold a railway responsible for the delays and strikes which occur in ports. It is this concept of participants in the system that the task force sought to develop, and in my opinion, it did a very good job, and which led the government to agree to a trial period for the implementation of penalties for the performance shortcomings of the railways. That system could become mandatory, as you know, after a decision of Parliament, following the 1985-86 review.

Le président: Deux minutes.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would not want to push you around regarding the freedom of choice but I do want to refer to the relations between transportation actors.

Is it ridiculous to think, Mr. Minister, that certain branch lines could be replaced by truckers, and that that could be part of the Crow benefit in the years to come?

Mr. Pepin: Well, each time branch lines are discussed, if one says that there are too many, one has immediate problems, because of a certain romantic view of transportation which goes counter to that. There is no doubt that those changes are currently being made. The number of elevators has been going down considerably in the last 10 years, as you know, and there

[Texte]

la voie de ce que vous indiquez. Par ailleurs, le transport par camion devient plus fréquent, me dit-on.

Ce que vous avez probablement dit aux camionneurs hier, c'est ceci: évidemment, il aurait été beaucoup plus avantageux pour les camionneurs qu'on ait le paiement aux producteurs. C'est très évident, cela.

Mme Côté: On ne l'a pas dit.

M. Pepin: Eh bien, ils l'ont dit, eux, j'imagine.

Mme Côté: Oui, c'est cela.

M. Pepin: C'est très évident, parce qu'à ce moment-là, dans un système de paiement aux producteurs, le producteur est libre de déterminer ce qu'il va produire, ce qu'il va faire avec ce qu'il produit et comment il va le transporter. Cela ne fait aucun doute. Mais vous connaissez la réaction des *pools* de l'Ouest à cette proposition-là. Ils disent que cela va conduire à l'étiollement du système de transport ferroviaire.

Alors, quel espoir peuvent avoir les transporteurs par camion? C'est que la contribution que le fermier va faire au transport de ces grains va augmenter. Ce sera deux fois plus en 1985-1986 et cinq fois plus à la fin de la décennie. Si ce prix du transport ferroviaire augmente pour le producteur, le producteur sera tenté d'utiliser à l'occasion le camion plutôt que le chemin de fer.

Alors, voilà où est l'intérêt des camionneurs dans ce projet de loi. C'est un intérêt plutôt hypothétique, plutôt lointain, en termes d'année, et non pas immédiat comme l'intérêt qu'ils auraient eu si le projet de loi avait prévu, comme dans la déclaration du gouvernement du 1^{er} février, 50 p. 100 de paiement aux producteurs. Là, ils avaient espoir de bénéficier davantage de ce 50 p. 100.

Mme Côté: Merci.

Le président: Merci, madame Côté.

M. Dubois: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Dubois. Brièvement, s'il vous plaît.

M. Dubois: Ma question sera très brève.

Vous avez parlé tout à l'heure avec . . .

Mr. Mazankowski: Is this your question?

Mr. Dubois: Yes, you follow it. That is right.

Mr. McKnight: It is easier than the bill.

Mr. Dubois: What?

Mr. McKnight: It is easier than the bill.

Mr. Dubois: Yes. To follow? Yes.

Monsieur le ministre, vous avez parlé de la situation des chemins de fer quand M^{me} Côté vous a posé les questions. J'aimerais vous demander une précision. J'ai posé la question suivante au président du CN: Si le projet de loi n'était pas adopté, si c'était le statu quo, qu'est-ce qui arriverait au CN? Le président du CN m'a répondu: Eh bien, nous aurons de la difficulté à emprunter sur les marchés américain et européen,

[Traduction]

is some progress being made in the direction that you indicate. On the other hand, trucking is more frequent, I am told.

What you probably told the truckers yesterday is: Obviously, it would have been much more advantageous for the truckers to have producer payments. That is obvious.

Mrs. Côté: It has not been said.

Mr. Pepin: Well, they said it, I assume.

Mrs. Côté: Yes, that is right.

Mr. Pepin: It is very obvious, because, then, within a system of producer payments, the producer is free to decide what he is going to produce, what he is going to do with his product and how he is going to ship it. There is no doubt about that. But you know the western pools' reaction to that proposal. They say that this is going to bring about an impoverishment of the railway transportation system.

Therefore, what is the hope of the truckers? It is that the farmers' contribution to grain transportation is going to increase. It is going to be twice as much in 1985-86 and five times as much by the end of the decade. If this price of railway transportation increases for the producer, the producer will be tempted to use trucks rather than railways on occasion.

Therefore, there lies the interest of truckers within that bill. It is a rather hypothetical interest, rather remote, in terms of years, not an immediate one as the interest they would have had if the bill had made a provision, such as the government had stated on February 1, for 50% producer payments. There, they had hoped to profit more from this 50%.

Mrs. Côté: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Mr. Dubois: A supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: A supplementary, Mr. Dubois. Briefly, please.

Mr. Dubois: My question will be very short.

You spoke just a while ago . . .

M. Mazankowski: Est-ce là votre question?

M. Dubois: Oui, suivez-la. C'est juste.

M. McKnight: Elle est plus simple que le projet de loi.

M. Dubois: Quoi?

M. McKnight: Elle est plus simple que le projet de loi.

M. Dubois: Oui. À suivre? Oui.

Mr. Minister, you spoke about the situation of the railways when you were being questioned by Mrs. Côté. I would like to seek some clarification from you. I put the following question to the president of CN. If the bill was not implemented, if we maintained the status quo, what would happen to CN? The president of CN answered: Well, we will have problems borrowing on the American and European markets, and the

[Text]

et le gouvernement sera obligé de nous donner des subsides même supérieurs à l'allocation qu'il prévoit donner dans le cadre du projet de loi.

Êtes-vous d'accord que le chemin de fer sera obligé de revenir voir le gouvernement pour demander des sommes supplémentaires, même avec ce que l'on peut lui allouer par le Bill C-155?

Mr. Pepin: C'est bien évident. Vous savez aussi bien que moi que si les chemins de fer continuent à perdre 350 millions de dollars par années, lesquels 350 millions de dollars, d'après les pronostics les plus respectables, monteraient à 750 millions de dollars dans les années 1987-1988 et à un milliard de dollars à la fin de la décennie, ils vont être obligés de faire quelque chose.

Le CP, c'est une entreprise privée. Il prend donc ses décisions dans un certain sens. Le CN a aussi une responsabilité, et il se dit: Si le gouvernement veut que l'on remplisse nos responsabilités, qu'il nous fournisse les fonds, qu'il investisse davantage dans le CN.

Le gouvernement, évidemment, n'aime pas faire ces choses-là. Que ce soit le CN ou Air Canada, il n'aime pas faire ces choses-là. Il aime bien que ces sociétés de la Couronne soient également des entreprises rentables, ou du moins viables, et ne viennent pas pêcher trop souvent dans l'étang fiscal fédéral. Le gouvernement a donc intérêt à normaliser, comme on le fait dans ce projet de loi, le transport du grain dans l'Ouest du Canada, de façon à ce que les chemins de fer n'aient pas, pour cette chose-là, à imputer à quelqu'un d'autre les déficits annuels.

• 1025

Mr. Dubois: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Mr. McKnight, ten minutes please.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, all through this morning it seems strange the concern you have expressed for the railroads. The concern may be justified, but I have not heard any expression of concern about the producers of grain. I have not heard any concern about the people who right now are living on their inflated equity. You asked Mr. Althouse, how did the farmers in the past meet the increased costs? They borrowed against inflated equity in their farm. That is the way they have been going on for the last six years. If you look at Statistics Canada it will show you that. So where in the bill is the same concern for the producer?

Mr. Pepin: That was a good rhetorical mind you just had now.

Mr. Neil: It is true. He knows what he is talking about.

An hon. Member: That is not rhetoric.

The Chairman: Hold it, hold it!

Mr. Pepin: The bill is obviously predicated, as some told you yesterday and I am quite sure some will tell you in the days

[Translation]

government will be forced to give us subsidies even higher than the allocation it expects to grant within the framework of the bill.

Do you agree that the railway will be forced to come back to the government to request supplementary funds, despite what it can be allocated by Bill C-155?

Mr. Pepin: Obviously. You know just as well as I do that if the railways keep on losing \$350 million per year, which, on the basis of the more reliable forecasts, would reach \$750 million in the years 1987-88 and \$1 billion by the end of the decade, they will be forced to do something.

As far as CP is concerned, it is a private business. Therefore, it is going to make its own decisions one way or another. CN also has a responsibility, and they are telling themselves: If the government wants us to fulfill our responsibilities, let it provide the funds, let it invest more in CN.

The government, of course, does not like to do those things. Whether it be CN or Air Canada, it does not like that kind of thing. It does want its Crown corporations to be profitable operations, at least viable ones, that do not drain too much of the federal tax resources. Therefore, the government should normalize, as is being done through this legislation, the movement of grain in western Canada, in such a way that the railroads do not have to pass on the annual deficits to somebody else for that thing.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Monsieur McKnight, 10 minutes, s'il vous plaît.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, le souci que vous vous êtes fait pour les chemins de fer m'a paru bien étrange ce matin. Il peut être justifié, mais je ne vous ai pas vu, par contre, vous préoccuper des producteurs de grain. Je ne vous ai pas vu vous préoccuper des gens qui, en ce moment même, vivent de leur capital gonflé par l'inflation. Vous avez demandé à M. Althouse comment les agriculteurs faisaient face à l'augmentation des coûts dans le passé? Ils ont emprunté sur l'avoir-propre gonflé de leur ferme. C'est ainsi qu'ils fonctionnent depuis six ans. Statistique Canada vous le dira. Où donc ce projet de loi traduit-il un souci semblable pour le producteur?

M. Pepin: C'est de la belle rhétorique que vous faites là.

M. Neil: C'est juste. Il sait de quoi il parle.

Une voix: Ce n'est pas de la rhétorique.

Le président: Allez, allez.

M. Pepin: Il est évident que le projet de loi part du principe, comme certains vous l'ont dit hier et comme vous l'entendrez

[Texte]

and months to come, that the Crow, which started as a great contribution to the west, was a double-edged sword and had become a great disadvantage to the west. Some people told you that here. Some people have said it. Some of you have said it. Some of you have said it yourselves.

Mr. Mazankowski: You said it yourself.

Mr. Pepin: Yes, I said it too; and you said it too, and Mazankowski has said it, and others have said it, that it had become a disadvantage. So the bill is there to try and remedy that disadvantage.

The government recognizes this is traumatic for the farmer and consequently the government moved out trying to comfort the farmer. It does it in a diversity of ways, by the participation it makes to the cost of transporting grain. It puts \$1 billion a year in this program for cost of transportation, for hopper cars, for branch line rehabilitation—you name it. It is \$1 billion a year. Then it moves in and says, Look, inflation is dangerous for everybody but particularly dangerous presumably for the farmer, so the farmer will pay 3% and the government will take over from that point. He is the only person in the world that has this protection.

Mr. McKnight: It should; it caused the inflation.

Mr. Pepin: All right, it should. It has . . .

Mr. McKnight: Producers of grain never have caused inflation. Never, ever!

Mr. Pepin: Pressures came from the west two or three months ago. Okay, that takes care of the present, but what about the future? Will there not be a time when the cost of transportation, percentage-wise to the price of grain internationally, will become dangerously high? So the government comes in and says, okay, we understand that; we are going to give you a safety net.

I repeat, that was a rhetorical sentence, if I may, with all respect, because there is a great number of things in this bill that answers the question you raise. What strikes me most in this exercise in which I have been involved for three years now—I know you have too, everybody has, most people have—is that this started three years ago, as far as I know, when farmers decided—they made the decision, they decided . . . that their future was in danger in the sense that their participation in the real cost of transportation was going down and down. It had become 20% or 18%, depending on how you calculate. They figured out that it would continue to go down 10% by the third quarter of this decade, less 6% or 7% in the next one, and they realized this was not normal, that this was dangerous.

Mr. Mazankowski: They wanted something better not something worse.

Mr. Pepin: Most of the farm organizations in the west, with the exception of the NFU, moved out at that time—you well

[Traduction]

certainement dans les jours et mois à venir, que le Nid-de-Corbeau, qui a amorcé une grande contribution à l'Ouest, était une arme à deux tranchants qui a fini par jouer contre l'Ouest. Il y a des gens qui sont venus vous le dire ici. Il y a des gens qui l'ont dit. Il y en a parmi vous qui l'ont dit. Certains d'entre vous l'ont dit eux-mêmes.

M. Mazankowski: Vous l'avez dit vous-même.

M. Pepin: Oui, je l'ai dit, moi aussi; et vous l'avez dit, vous aussi, et Mazankowski l'a dit, et d'autres l'ont dit; beaucoup ont dit que c'était devenu un inconvénient. Le projet de loi vise donc à corriger cette situation.

Le gouvernement reconnaît que c'est difficile pour l'agriculteur et c'est pourquoi le gouvernement cherche à le rassurer. Il cherche à le faire de diverses façons, par sa participation aux coûts du transport du grain. Il verse un milliard de dollars par an à ce programme pour le coût du transport, pour les wagons-trémies, pour la rénovation des embranchements . . . et tout ce que vous voudrez. C'est un milliard de dollars par an. Puis il dit: Ecoutez, l'inflation menace tout le monde, mais elle est particulièrement dangereuse pour l'agriculteur. Donc, l'agriculteur paiera 3 p. 100 et le gouvernement se chargera du reste. Il est la seule personne au monde qui jouisse de cette protection.

M. McKnight: C'est normal; c'est lui, le gouvernement, qui est la cause de l'inflation.

M. Pepin: Très bien, c'est normal. Il a . . .

M. McKnight: Les producteurs de grain n'ont jamais causé l'inflation. Jamais, jamais.

M. Pepin: Il y a des pressions qui ont commencé à s'exercer dans l'Ouest il y a deux ou trois mois. Parfait, voilà pour le présent, mais qu'en est-il de l'avenir? Le temps ne viendra-t-il pas où le coût du transport, en pourcentage du prix du grain au niveau international, atteindra des niveaux dangereusement élevés? Donc, le gouvernement intervient et dit: Très bien, nous comprenons; nous allons vous donner un filet de sécurité.

Je le répète, c'était de la rhétorique, si vous me le permettez, avec tout le respect que je vous dois, car ce projet de loi renferme une foule de dispositions qui répondent à la question que vous soulevez. Ce qui me frappe le plus dans cet exercice auquel je participe depuis trois ans—je sais que vous l'avez fait vous aussi, comme tout le monde, comme la plupart des gens—c'est que cela a commencé il y a trois ans, pour autant que je sache, lorsque les agriculteurs ont décidé—ce sont eux qui ont décidé—que leur avenir était compromis en ce sens que leur participation au coût réel du transport ne cessait de diminuer. Elle en était à 20 p. 100 ou à 18 p. 100, selon votre façon de calculer. Ils se sont dit qu'elle continuerait à diminuer, atteignant 10 p. 100 aux trois quarts de la décennie, et moins de 6 p. 100 ou 7 p. 100 dans la décennie suivante; ils ont alors compris que ce n'était pas normal, que c'était même dangereux.

M. Mazankowski: Ils voulaient quelque chose de mieux, et non pas quelque chose de pire.

M. Pepin: La plupart des organismes agricoles de l'Ouest, à l'exception de la NFU, sont intervenus à l'époque—vous le

[Text]

know that—moved out at that time and said: If the government would recognize the following principles; 1, 2, 3, 4, 5, we will accept to negotiate the Crow. I stand and bow to that wisdom, because that was a wise move, and the government is now continuing on that wise move trying to balance things . . .

Mr. Mazankowski: They wanted something better.

Mr. McKnight: Mr. Minister, you just said my statement was rhetorical.

The Chairman: Order.

• 1030

Mr. Pepin: So was mine.

Mr. McKnight: Mr. Minister, you just said that my statement was rhetorical, and I will just throw that right back. So was yours. There is a bag here for you when we are finished.

But anyhow, we have gone all through this and yesterday we heard the railroad say that they were not going to buy any more hopper cars. They said that was not in there. They were not going to be providing any more hopper cars and I presume the day will come when they will have to buy hopper cars. Is that your opinion?

Mr. Pepin: Yes, indeed..

An hon. member: Do not bet on it.

Mr. McKnight: And they will buy hopper cars.

The other thing, Mr. Minister, is that our party, when we talked about principles, had one principle that said the railroads have a continuing obligation, a historic obligation to move grain at a lower rate. Because of history. Now, I do not see that in the bill. I do not see anything that says that the railroads have a continuing, historic obligation to continue to move grain at a lesser than compensatory rate. Is it in the bill?

Mr. Pepin: I do not think it is in the bill but the whole structure, the whole arrangement of the bill indicates that, to use a Quebec expression, grain has special status. There is no doubt about that in my mind. One of the reasons why it has special status . . .

Mr. McKnight: I am not worried about your mind, I am worried about the railroads.

Mr. Pepin: One reason why it has special status is exactly because of the Crow. On hopper cars, I think it is pretty clear to the railways and it is pretty clear in this program that there is a limitation in time to the hopper car program. What is it, 1986-1987? No, 1985-1986. At which time, presumably the railways—not only presumably, but in fact, the railways will have to take over what is normally their responsibility. But then it will make sense because they will be both adequately compensated and consequently able to purchase the hopper cars.

[Translation]

savez bien—pour dire: si le gouvernement reconnaît les principes suivants: 1, 2, 3, 4, 5, nous accepterons de négocier le Nid-de-Corbeau. Je leur lève mon chapeau, parce qu'ils étaient sages, et le gouvernement s'inspire de cette sagesse pour chercher à équilibrer les choses . . .

M. Mazankowski: Ils voulaient quelque chose de mieux.

M. McKnight: Monsieur le ministre, vous venez de dire que je faisais de la rhétorique.

Le président: À l'ordre.

M. Pepin: Et moi aussi.

M. McKnight: Monsieur le ministre, vous venez de dire que je faisais de la rhétorique, et je vous renvoie la balle. Vous aussi, vous en faites. Il y a ici un sac pour vous lorsque nous aurons fini.

Mais peu importe, c'est fait. Hier nous avons entendu les chemins de fer nous dire qu'ils n'achèteront pas d'autres wagons-trémies. Ils ont dit que cela n'y était pas. Ils ne vont pas fournir d'autres wagons-trémies. Je suppose qu'un jour viendra où ils devront bien en acheter. Est-ce votre avis?

M. Pepin: Oui, effectivement.

Une voix: Ne pariez pas là-dessus.

M. McKnight: Ils achèteront des wagons-trémies.

L'autre chose, monsieur le ministre, c'est que notre parti, puisque nous parlons de principes, avait établi un principe suivant lequel les chemins de fer ont une obligation historique de transporter le grain à un taux plus bas. C'est un fait historique. Or, il n'en est pas question dans le projet de loi. Je ne vois rien qui dit que les chemins de fer ont l'obligation historique de continuer à transporter le grain pour moins que le taux compensatoire. Est-ce dans le projet de loi?

M. Pepin: Je ne pense pas que ce soit dans le projet de loi, mais toute la structure du projet de loi indique que le grain a, pour reprendre une expression québécoise, un statut particulier. Cela ne fait pas de doute dans mon esprit. Une des raisons pour lesquelles il a un statut particulier . . .

M. McKnight: Peu m'importe votre esprit, ce qui m'intéresse ce sont les chemins de fer.

M. Pepin: L'une des raisons pour lesquelles il a un statut particulier, c'est précisément le Nid-de-Corbeau. Pour les wagons-trémies, je pense qu'il est assez clair pour les chemins de fer, et assez clair dans ce programme, que le programme des wagons-trémies est limité dans le temps. Quelle est la limite? 1986-1987? Non, 1985-1986. À ce moment-là, il faut supposer que les chemins de fer, il ne faut pas seulement supposer; ce sera la réalité, que les chemins de fer assumeront la responsabilité qui leur reviendra normalement. Mais alors cela aura du sens, car ils seront l'un et l'autre convenablement compensés et, par conséquent, en mesure d'acheter les wagons-trémies.

[Texte]

Why is the government purchasing hopper cars now? It is because for a decade or more we have been, rightly or wrongly—I will let you judge; I think, rightly—we have been in the catching-up situation. There has been a neglect of railway transportation of grain because the railways were not adequately compensated.

The government, for a decade, has been trying to catch up or make up for losses incurred in the process. But at one point in time that system becomes reasonably efficient, and after that the railways will take over and assume their normal responsibilities.

Mr. McKnight: Their normal responsibilities?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKnight: We look at the farmer paying 6% inflation, the first six points, the government picking up the rest. The railroads are the ones that are setting the railroad inflation cost. I see Mr. Mulder saying, “the CTC.”

That is what I would like to know about the Canadian Transport Commission. Is the Canadian Transport Commission going to continue to monitor, from Ottawa, the movement of grain in western Canada? Are you going to continue to ignore the western arm of the Canadian Transport Commission? Or is it going to be put into a position that it can do on-spot monitoring in western Canada?

Speaking of CTC, what are the predictions past this year? The predictions for railroad inflation?

Mr. Pepin: On the CTC . . .

The Chairman: Excuse me. I am going to ask the members of the committee to stop interjecting. It is becoming more and more difficult to hear. I would ask members to show a little more respect for their colleague who has the floor and at least give him the credit of being able to ask his own questions.

Mr. Minister.

Mr. McKnight: They are not bothering me.

The Chairman: Well, they are bothering me. Mr. Minister.

Mr. Pepin: As I understood the question . . . and I had some static, too. As I understood the question, you were worrying about the western character of the CTC. Well you know, most of the planning, for example the decision on the allocation of cars, board, non-board and whatnot, will be done by the GTA, the administrator. Much of the work of planning, efficiency and whatnot will be by the senior grain committee. All located in Winnipeg. Tied there, as we say *en français, à fer et à clous*; that is, nailed. I think you would be wrong in thinking that there was in this bill an attempt to downgrade the western position in the grain administration. On the contrary, it will be aggrandized by this bill.

• 1035

Mr. McKnight: And the CTC?

[Traduction]

Pourquoi le gouvernement achète-t-il aujourd'hui des wagons-trémies? C'est parce que, pendant une décennie ou plus, nous avons été, à tort ou à raison, je vous en laisse juge; mais à raison, je pense, nous avons été en situation de rattrapage. On a négligé le transport ferroviaire du grain parce que les chemins de fer n'étaient pas compensés convenablement.

Pendant une décennie, le gouvernement a essayé de faire du rattrapage et de compenser les pertes subies. Mais vient un temps où ce système est raisonnablement efficace, après quoi les chemins de fer finissent par assumer leurs responsabilités normales.

M. McKnight: Leurs responsabilités normales?

M. Pepin: Oui.

M. McKnight: L'agriculteur paie 6 p. 100 d'inflation, les six premiers points, et le gouvernement se charge du reste. Les chemins de fer sont ceux qui fixent le coût d'inflation des chemins de fer. Je vois M. Mulder dire: la C.C.T.

Ce n'est pas ce que je veux savoir sur la Commission canadienne des transports. La Commission canadienne des transports va-t-elle continuer à surveiller le mouvement du grain dans l'Ouest canadien depuis Ottawa? Allez-vous continuer à ne pas tenir compte du bureau de l'Ouest de la Commission canadienne des transports. Où allez-vous lui permettre de faire de la surveillance sur place dans l'Ouest canadien?

Puisque nous parlons de la C.C.T., quelles sont les prédictions pour les années à venir? Les prédictions quant à l'inflation des chemins de fer?

M. Pepin: Pour la C.C.T . . .

Le président: Excusez-moi. Je vais demander aux membres du Comité de cesser leurs interruptions. Nous nous entendons de plus en plus difficilement. Je demanderais aux membres du Comité de faire preuve d'un peu plus de respect pour leur collègue qui a la parole et de lui donner au moins la chance de poser lui-même ses questions.

Monsieur le ministre.

M. McKnight: Ils ne me dérangent pas.

Le président: Ma foi, c'est moi qu'ils dérangent. Monsieur le ministre.

M. Pepin: Si j'ai bien compris la question, et j'avais du statique, moi aussi, si j'ai bien compris la question, nous nous inquiétons du caractère ouest de la C.C.T. Ma foi, vous savez, la plupart de la planification, par exemple la décision sur la répartition des wagons, commission, hors commission, et tout le bazar, appartiendra à l'administrateur. C'est le comité supérieur du transport du grain qui se chargera du travail de planification, de l'efficacité et de tout cela. Ils sont tous à Winnipeg. Cloués là, à fer et à clous. Je pense que vous avez tort de voir dans ce projet de loi une tentative d'amoindrir la position occidentale de l'administration du grain. Au contraire, elle s'en trouvera rehaussée.

M. McKnight: Et la CCT?

[Text]

Mr. Pepin: The CTC western branch still is there. It is operating normally.

Mr. McKnight: Does it look after the branch lines?

Mr. Pepin: Yes, most of the branch line cases go before that operation. But, as you imply, most of the work is done in Ottawa. But if I were to accept your principle, then the Department of Transport would have to be located in the west, and so on.

An hon. Member: Not a bad idea.

Mr. Pepin: There is still a case for having federal departments in the capital of the country, even with decentralization.

Mr. McKnight: Did you not forget my question on railroads, inflation, and the predictions?

Mr. Pepin: I believe John Heads wants to answer that.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. John Heads (Executive Director, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. I think, Mr. McKnight, you asked two questions in respect of the cost forecasting. The first one is this: Does the CTC do this, and by what methods? The answer is, yes, we do this. We do this with full consultation with the shippers and the railways. In fact, we had a full-day meeting in Winnipeg, in March, this year, in which we went at great depth into all the cost forecast components. The figure which was finally arrived at by the committee for the crop year 1983-1984 was an inflation rate of 4.2%.

On your question of forecasting inflation beyond 1983-1984, the Canadian Transport Commission has not been involved in the lengthier forecasting. This is because, first, I do not think this is part of our function under the act. I would argue, second, that forecasting beyond 1983-1984 is not a question of expertise in railway economics, but a question of expertise in macro-economics as to what is going to happen in inflation trends in the economy as a whole. We in the CTC are, of course, obviously not the government department with the expertise in that area.

Mr. McKnight: Does what you have told me, then . . . ? In the last 10 years, what has been the rate of railroad inflation generally?

Mr. Heads: In the years before the fuel crisis of 1972, the inflation and railway costs were somewhat less than the inflation in the Canadian Consumer Price Index, for example. Since the fuel crisis of 1972-1973, the rate of inflation in railway costs has been very similar to the general rate of inflation in the economy as a whole.

Mr. McKnight: Has it been 6%?

Mr. Heads: It must have averaged about 8% or 9%, if you are looking at the long term of 1972 to 1982. As the minister has just said, now it is much lower.

[Translation]

M. Pepin: Le bureau de l'Ouest de la CCT est toujours là. Il fonctionne normalement.

M. McKnight: S'occupe-t-il des embranchements?

M. Pepin: Oui, il s'occupe de la plupart des cas d'embranchement. Mais, comme vous le dites, la plupart du travail se fait à Ottawa. Mais si j'acceptais votre principe, alors le ministère des Transports devrait être dans l'Ouest, et ainsi de suite.

Une voix: Ce n'est pas une mauvaise idée, tiens!

M. Pepin: Les ministères fédéraux ont encore leur place dans la capitale du pays, en dépit de la décentralisation.

M. McKnight: N'avez-vous pas oublié ma question sur les chemins de fer, l'inflation, et les prédictions?

M. Pepin: Je crois que John Heads veut y répondre.

Le président: Monsieur Heads.

M. John Heads (directeur, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président. Je pense, monsieur, que vous avez posé deux questions sur les prévisions de coûts. La première est la suivante: la CCT en fait-elle, et suivant quelles méthodes? La réponse est oui, nous en faisons. Nous en faisons en consultation avec les expéditeurs et les chemins de fer. De fait, nous avons eu une journée entière de réunion à Winnipeg, en mars de cette année, où nous avons examiné dans les moindres détails toutes les composantes des prévisions de coûts. Le chiffre auquel le comité a fini par arriver pour la campagne agricole 1983-1984 était un taux d'inflation de 4.2 p. 100.

Pour ce qui est de la prévision de l'inflation pour après 1983-1984, la Commission canadienne des transports ne s'est pas livrée à des prévisions à plus long terme. Tout d'abord, parce que ce n'est pas notre rôle en vertu de la loi. Ensuite, je dirais que la prévision pour après 1983-1984 n'est pas une question qui relève de l'économie des chemins de fer, mais plutôt de la macroéconomie. Il s'agit de savoir quelles seront les tendances inflationnistes de l'économie dans son ensemble. À la CCT, naturellement, nous ne sommes pas le ministère qui a les connaissances spécialisées dans ce domaine.

M. McKnight: Alors, ce que vous m'avez dit . . . ? Au cours des 10 dernières années, quel a été le taux d'inflation des chemins de fer, de façon générale?

M. Heads: Au cours des années qui ont précédé la crise du carburant de 1972, l'inflation et les coûts des chemins de fer ont été légèrement inférieurs à l'inflation de l'indice des prix à la consommation, par exemple. Depuis la crise de l'énergie de 1972-1973, le taux d'inflation des coûts des chemins de fer a ressemblé de très près au taux général d'inflation de l'ensemble de l'économie.

M. McKnight: A-t-il été de 6 p. 100?

M. Heads: Il a dû être d'environ 8 p. 100 ou 9 p. 100, en moyenne, si l'on considère l'ensemble de la période de 1972 à 1982. Comme le ministre vient de le dire, il est maintenant beaucoup plus bas.

[*Texte*]

Mr. McKnight: So really, then, what the minister has said means the farmers will be picking up all of the inflation, and the government will not be picking up any?

Mr. Pepin: Which year? This year?

Mr. McKnight: If we are going to say that it is going to be lower than 6% . . . Mr. Mulder told me and the committee that the average was 6%.

Mr. Mulder: But, Mr. McKnight, right now the government is picking up for 1982-1983. We have picked up all of it. For 1983-1984, we are picking up everything over 3%.

Mr. McKnight: Look, this bill is changing people's livelihoods and the way producers are going to move their grain forever. Let us not talk about this year and two years from now. Let us talk about the whole bloody period, which will be the rest of this century.

Mr. Pepin: That is what we do not know. Consequently, there is a fixed, determined percentage in the bill. It is 3% for each of the next three years, and 6% after that. If it is more than 3%, the government will pick it up.

Now, I hope you agree it would be highly desirable if it were not 3%, if it were not as low as possible on top of the 3%. Then the government would have to pay less. That is, fortunately, what is happening now. Presumably, Mr. Mulder had predicted—what? It was 7% or 8% this year. Was it 9%? So it happens to be what, 5% or 6%? Consequently, the government will have to pay less. So much the better.

The Chairman: Your final question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: The whole thrust of this bill, when it comes to the costs that are transferred to the grain producers, and when you take a look at the inclusion you made of four or five very, very minor crops in western Canada. Look, for example, at tricali in western Canada. In the Province of Saskatchewan, it is not measurable.

• 1040

Mr. Pepin: It is the grain of the future, some say.

Mr. McKnight: They said that 10 years ago, Mr. Minister, when they first brought it out.

Mr. Pepin: It was not "Crow-tized".

Mr. McKnight: There are the sunflowers in Saskatchewan, which account for less than 20,000 acres.

Mr. Pepin: Canola?

Mr. McKnight: There is alfalfa, which is less than 20,000 acres.

Mr. Pepin: Just a moment. I will check with the numbers I have.

Mr. McKnight: Canola is much larger. Alfalfa which is used for cubing would be less than 20,000 acres. You left out crops like lentils, a high-protein crop. There are about 140,000 acres

[*Traduction*]

M. McKnight: De fait, donc, ce que le ministre a dit signifie que les agriculteurs devront assumer la totalité de l'inflation, et que le gouvernement n'aura pas à intervenir?

M. Pepin: Quelle année? Cette année?

M. McKnight: Si nous disons qu'elle va être inférieure à 6 p. 100 . . . M. Mulder m'a dit et a dit au Comité que la moyenne était de 6 p. 100.

M. Mulder: Mais, monsieur McKnight, déjà le gouvernement assume sa part pour 1982-1983. Nous assumons tout ce qui dépassera 3 p. 100.

M. McKnight: Ecoutez, ce projet de loi change la façon de vivre des gens et la façon dont les producteurs devront désormais transporter leur grain. Ne parlons pas de cette année ni de l'année suivante. Parlons plutôt de toute la maudite période, parlons du reste du siècle.

M. Pepin: C'est ce que nous ne savons pas. Par conséquent, le projet de loi prévoit un pourcentage déterminé fixe. C'est 3 p. 100 pour chacune des trois prochaines années, et 6 p. 100 par la suite. Si cela dépasse 3 p. 100, le gouvernement s'en charge.

J'espère que vous conviendrez qu'il serait très souhaitable que cela ne soit pas 3 p. 100, s'il n'était pas aussi bas que possible au-dessus de 3 p. 100. Alors le gouvernement aurait moins à payer. C'est, heureusement, ce qui se produit aujourd'hui. Je suppose que M. Mulder a prédit . . . quoi? C'était 7 ou 8 p. 100 cette année? Était-ce 9 p. 100? C'est quoi au juste, 5 p. 100 ou 6 p. 100? Par conséquent, le gouvernement aura moins à payer. Tant mieux.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McKnight.

M. McKnight: Toute l'orientation du projet de loi . . . Lorsqu'il s'agit des coûts qui sont transférés aux producteurs de grain, et lorsqu'on jette un coup d'oeil sur quatre ou cinq cultures très très secondaires que vous avez dans l'Ouest canadien . . . Prenez le cas, par exemple, de la tricale dans l'Ouest canadien. En Saskatchewan, elle n'est pas mesurable.

M. Pepin: C'est le grain de l'avenir, dit-on.

M. McKnight: On a dit ça, il y a dix ans, monsieur le ministre, lorsqu'il est sorti.

M. Pepin: Il n'était pas assujéti au Nid-de-Corbeau.

M. McKnight: Il y a le tournesol en Saskatchewan, qui représente moins de 20,000 acres.

M. Pepin: Canola?

M. McKnight: Il y a de la luzerne, pour moins de 20,000 acres.

M. Pepin: Un instant. Je vais vérifier mes chiffres.

M. McKnight: Le canola est beaucoup plus considérable. La luzerne à mettre en cubes pourrait être moins de 20,000 acres. Vous avez oublié des cultures comme les lentilles, qui sont une culture à forte teneur protéique. Il y en a pour environ 140,000

[Text]

of it in the Province of Saskatchewan. Corn . . . Canary seed, of which there is over 140,000.

Mr. Pepin: Would you like to include all those?

Mr. McKnight: No, I would like to know the rationale the government used in including those crops which they did include, while excluding other crops.

Mr. Pepin: I will tell you. The rationale was two-fold, as I see it. I am only the minister. As I say, it was two-fold.

First, the crops which were included in the statutory rate were those which generally tended to enter more directly in conflict with the Crow crops. That was the first proposition.

The second proposition was, as far as I know from what I have seen of it, that some of the specialty crops people had bothered to make a good case. They had been before the government. The alfalfa people came before me, and I listened to them for an hour or two. So they had gone to the trouble of making the case. Therefore, the government was better informed on those. That is why we did not close the door.

We said that there would be others. They can come and make their case for inclusion under the statutory rate. That is why, by a simple order-in-council, other groups can be included in the specialty crops benefiting from the statutory rate.

Mr. McKnight: You can fit two carloads of lentils for four carloads of wheat. It does not compete.

Mr. Pepin: It is an open door, though.

Le président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans les réponses qui ont été fournies ce matin aux questions qu'avait posées M. Thacker, on dit justement:

Selon le nouveau tarif du Nid-de-Corbeau et la formule de partage des coûts 3336, les coûts des producteurs passeront en moyenne d'environ 13 cents à quelque 25 cents le boisseau d'ici à 1985-1986, soit à peine le double du taux pratiqué depuis 1897.

Depuis que nous avons commencé à siéger à cette commission, les représentants du Nouveau parti démocratique nous disent que le taux du Nid-de-Corbeau sera cinq fois plus élevé d'ici 1990 et 12 fois plus élevé en l'an 2000.

Est-ce que vous pourriez, avec vos experts, nous expliquer davantage l'augmentation du taux du Nid-de-Corbeau?

M. Pepin: M. Kroeger va répondre.

Mr. Kroeger: The question was the impact of the increase in the Crow rate on a farmer?

Mr. Pepin: No, what is the increase, first?

Mr. Ostiguy: What is the increase?

[Translation]

acres in Saskatchewan. Le maïs . . . Il y en a 140,000 de millet.

M. Pepin: Incluriez-vous tout cela?

M. McKnight: Non, j'aimerais savoir quel raisonnement le gouvernement a suivi pour inclure les cultures qu'il a retenues, et en exclure d'autres.

M. Pepin: Je vais vous le dire. La raison est double, selon moi. Je ne suis que le ministre. Comme je l'ai dit, elle est double.

Tout d'abord, les cultures prises en compte dans le taux statutaire étaient celles qui avaient généralement tendance à venir plus directement en conflit avec les cultures du Nid-de-Corbeau. C'était la première proposition.

La seconde proposition était, pour autant que je sache d'après ce que j'en ai vu, que les producteurs de certaines cultures de spécialité se sont donné la peine de bien présenter leurs arguments. Ils sont venus trouver le gouvernement. Les producteurs de luzerne sont venus me voir, et je les ai écoutés pendant une heure ou deux. Ils ont donc pris la peine d'exposer leur point de vue. Par conséquent, le gouvernement était mieux renseigné sur ces cultures. C'est pourquoi nous n'avons pas fermé la porte.

Nous avons dit qu'il pourrait y en avoir d'autres. Ils peuvent venir nous voir pour faire assujettir leur culture au taux statutaire. C'est pourquoi il y a moyen, par un simple décret du conseil, d'inclure d'autres groupes dans les cultures de spécialité profitant du taux statutaire.

M. McKnight: Vous pouvez mettre deux chargements de lentilles pour quatre chargements de blé. Il n'y a pas de concurrence.

M. Pepin: La porte est ouverte, cependant.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in the answers provided this morning to questions put by Mr. Thacker, it has been said:

Under the new Crow's Nest rate and the 3336 cost sharing formula, producer costs will increase from an average of about 13 cents to some 25 cents per bushel by 1985-86, that is barely double the rate in force since 1897.

Since we started sitting on this committee, the New Democratic Party representatives have been telling us that the Crow's Nest rate will be five times as high by 1990 and twelve times as high by the year 2000.

Could you, with the help of your experts, explain further the increase in the Crow rate?

Mr. Pepin: Mr. Kroeger will answer.

M. Kroeger: La question concerne l'incidence de l'augmentation du taux du Nid-de-Corbeau sur l'agriculteur?

M. Pepin: Non, tout d'abord, quelle est l'augmentation?

M. Ostiguy: Quelle est l'augmentation?

[Texte]

Mr. Pepin: Mr. Ostiguy is saying that the NDP is saying that it will be 10 times Crow by the end of the decade.

Mr. Althouse: No, no.

Mr. Pepin: No? Okay.

Mr. Althouse: Point of order.

M. Ostiguy: C'est cela.

Mr. Althouse: Mr. Ostiguy has not quoted us correctly. If he was quoting us, the numbers are about double by the end of 1985, about five times by the end of this decade, and between 10 and 12 times by the end of this century, depending on what the inflation rate is. I think Mr. Mazankowski is using another form of analysis . . .

Mr. Ostiguy: Exactly. That is what I said.

Mr. Althouse: —which was railway receipts. I am sorry. I heard 1985 or 1986 was five times in your . . . Okay.

Mr. Kroeger: All of these things depend on two factors. One of them is what happens to cost; the other is what happens to volume.

• 1045

The projections that were made last fall, last winter, said that if you had an increase in volume of roughly 2 million tonnes by 1985-1986, and if you had an inflation rate of 8%, 7%, 6%, and then 6% a year thereafter—as Dr. Head's answer indicates, those figures may now be somewhat high—if these conditions were met, then your producer would be paying slightly less than double Crow in 1985-1986.

Beyond 1985-1986, the forecasting becomes even more tenuous, because I do not know how one forecasts with certainty what the inflation rate is going to be or whether the very big increase in volume will take place. In order for the producer to be paying five times Crow in 1991, you would have to have an increase in volume, produced and shipped, of approximately one-third, with presumably some sort of commensurate increase in returns to producers. You would also have a railway cost increase of 6% a year for every year through 1991. That might or might not happen; it is a matter of conjecture. So the projections in the various documents that have been produced are just that—they are projections.

M. Ostiguy: Dans le même ordre d'idées, monsieur Kroeger, est-ce que vous ne pourriez pas, pour la gouverne des membres de cette commission, nous tracer le portrait d'une ferme moyenne dans l'Ouest canadien? Qu'en coûte-t-il au fermier aujourd'hui pour faire transporter ses céréales? Que lui en coûtera-t-il en 1982-1983 et en 1985-1986? Là les membres de la commission pourront avoir des exemples concrets des changements des tarifs des céréales. Je pense que cela aiderait beaucoup les membres de la commission parce qu'il y a quand même des exemples à donner. J'imagine que vous vous êtes basés sur certains exemples.

[Traduction]

M. Pepin: M. Ostiguy dit que, selon le NPD, ce sera 10 fois plus élevé que le Nid-de-Corbeau à la fin de la décennie.

M. Althouse: Non, non.

M. Pepin: Non? Très bien.

M. Althouse: Règlement.

Mr. Ostiguy: That is it.

M. Althouse: M. Ostiguy ne nous a pas bien cités. S'il nous citait, les chiffres sont d'environ le double à la fin de 1985, d'environ 5 fois à la fin de la décennie, et d'entre 10 et 12 fois à la fin du siècle, selon ce que sera le taux d'inflation. Je pense que M. Mazankowski utilise une autre forme d'analyse . . .

M. Ostiguy: Exactement. C'est ce que j'ai dit.

M. Althouse: . . . à savoir les recettes des chemins de fer. Excusez-moi. J'ai cru comprendre qu'en 1985 ou 1986 ce serait cinq fois dans votre . . . Parfait.

M. Kroeger: Toutes ces choses dépendent de deux facteurs. Le premier est ce qui arrive aux coûts, le second, ce qui arrive aux volumes.

Les prévisions qui furent faites l'automne dernier, l'hiver dernier, indiquaient que si vous aviez un accroissement du volume d'environ 2 millions de tonnes, vers 1985-1986 et que si vous aviez un taux d'inflation de 8, 7, 6, puis de 6 p. 100 par année pour les années suivantes, comme la réponse de M. Head l'indique, ces chiffres sont peut-être un peu élevés maintenant, si ces conditions sont remplies, votre producteur aurait alors à payer un peu moins que le double des tarifs du Nid-de-Corbeau en 1985-1986.

Après 1985-1986, la prévision devient encore plus vague, car je ne sais pas comment on peut prévoir avec certitude ce que sera le taux d'inflation ou s'il y aura un accroissement du volume aussi fort que prévu. Pour que le producteur ait à payer 5 fois le tarif du Nid-de-Corbeau en 1991, il faudrait qu'il y ait un accroissement du volume, production et expédition, de près d'un tiers, avec probablement une augmentation équivalente du revenu des producteurs. Vous auriez également une augmentation des coûts du chemin de fer de 6 p. 100 par année, chaque année jusqu'en 1991. Cela peut ou peut ne pas arriver; tout dépend de la conjoncture. Ainsi les prévisions qui apparaissent dans les divers documents publiés ne sont que cela, des prévisions.

Mr. Ostiguy: On the same subject, Mr. Kroeger, could you, for the benefit of the members of this committee, give us an idea of a medium farm in the West? What would a farmer pay for the transportation of grain? What will it cost him in 1982-1983 and in 1985-1986? The members of the committee would then have some concrete examples of the changes in the Crow Rate. I think that it would help greatly the members of the committee. I presume that you based your document on some cases.

[Text]

Mr. Kroeger: One can establish a certain perspective on the costing increases to the producers that are in prospect by looking at the first page of Gilson's Chapter II. He points out that in 1981 farm cash receipts in the three prairie provinces were \$9.5 billion. Further down the same page, he identifies farm costs—goods, services, wages, taxes and so forth—at \$5.6 billion. Now, of that \$5.6 billion, \$150 million, less than 3%, was accounted for by the movement of grain under the statutory rate.

Another way of putting that would be that if the railways had moved producers' grain free in 1981, it would have had only a marginal impact on total farm costs. The opposite proposition also applies, in the sense that whatever the percentage increases may be, they are off a very low base.

M. Pepin: C'est une intervention qui, à mon avis, est fondamentale. Les gens parlent de cinq fois et demie, deux fois . . . Cela a l'air monstrueux.

M. Ostiguy: C'est cela.

M. Pepin: Il y a trois chiffres que je répète continuellement. Premièrement, le coût du transport représente à peu près 2.5 p. 100 du coût de la production du grain.

Deuxièmement, le *Crow*, présentement, représente 18 p. 100 de la valeur réelle. Alors, quand on dit deux fois et demie, on dit deux fois et demie de quelque chose qui est cinq fois moins que le prix réel. Cela qualifie un petit peu ce deux fois et ce cinq fois le *Crow*.

Le troisième chiffre que j'emploie continuellement, c'est que le coût de transport présentement au Canada, sous le *Crow*, ne représente que 2.5 p. 100 du prix de vente du grain. Si on regarde le passé récent, si on recule de dix ans, avant le commencement de l'inflation, on s'aperçoit que ces chiffres, dans les années 50 et 60, étaient beaucoup plus élevés que maintenant. L'équivalent, en 1958, du 18 p. 100 représenté par le *Crow* de la valeur réelle du transport du grain est 75 p. 100. L'équivalent du coût actuel du transport de 2.5 p. 100 de la valeur du grain était à cette période-là de 13 ou 14 p. 100. Pendant certaines périodes de l'année, et pendant certaines périodes de l'histoire, il a été à 30 p. 100 et plus.

• 1050

Alors, c'est la situation actuelle qui est devenue anormale à cause de l'inflation. Ce qu'on fait maintenant, c'est au fond rétablir une situation qui existait antérieurement. Il n'y a donc pas là l'effet monstrueux que les chiffres, à premier abord, semblent indiquer.

M. Kroeger a quelque chose à ajouter, si **M. Ostiguy** le permet.

M. Ostiguy: Oui, oui.

Mr. Kroeger: Mr. Ostiguy asked about impact on an individual producer. There is no such thing as a typical producer, but if you were to take someone who had 700 acres under cultivation and got a reasonably good crop, he might

[Translation]

M. Kroeger: On peut avoir une bonne idée de l'augmentation des coûts prévue pour les producteurs en lisant la première page du chapitre II du rapport de Gilson. Il souligne qu'en 1981 les recettes au comptant de l'agriculture s'élevaient à 9.5 milliards de dollars dans les trois provinces des Prairies. Sur la page, il identifie les coûts agricoles, produits, services, salaires, impôts, etc., comme étant de 5.6 milliards de dollars. De ces 5.6 milliards, 150 millions de dollars, soit moins de 3 p. 100, représentaient les coûts du transport du grain en vertu du tarif statuaire.

On pourrait donc dire que si les chemins de fer avaient transporté gratuitement le grain des agriculteurs en 1981, cela n'aurait eu qu'un effet marginal sur les coûts totaux agricoles. La proposition contraire s'applique aussi, dans le sens que, quelle que soit l'augmentation du pourcentage, elle part de très bas.

Mr. Pepin: In my opinion, this is an essential point. People speak of five and a half times, two times . . . it looks terrible.

Mr. Ostiguy: That is right.

Mr. Pepin: There are three figures that I repeat constantly. First, the transportation cost is roughly 2.5% of the production cost of grain.

Second, the *Crow* actually represents 18% of the real value. When they say two and a half times, it means two and a half times of something that is five times lower than the real price. It explains a little the two times and five times the *Crow* Rate.

The third figure I use constantly is the transportation cost, now in Canada, under the *Crow* which is only 2.5% of the sale price of grain. If we look at the past, if we look back ten years, before inflation, we see that these figures, in the 1950s and 1960s were much higher than now. The equivalent, in 1958, of the 18% under the *Crow*, is 75% of the real value of grain transportation. The equivalent of the real transportation cost of 2.5% of the grain value, at present, would have been 13 or 14% at that time. During certain times of the year and sometimes in the past, it was 30% and more.

Therefore, it is the present situation which is abnormal because of inflation. What we are doing now is, in fact, establish a situation which existed before. It does not have the terrible effect that seems to be the case if we only look at figures.

Mr. Kroeger has something to add if **Mr. Ostiguy** does not mind.

Mr. Ostiguy: Yes, yes.

M. Kroeger: M. Ostiguy a posé une question au sujet des conséquences pour le producteur. Il n'existe pas de producteur type, mais si nous prenons l'exemple d'un producteur qui possède 700 acres en culture et qui obtient une assez bonne récolte, il peut compter sur 20,000 boisseaux. Les 20,000

[Texte]

harvest 20,000 bushels. That 20,000 bushels at current prices would have a value in the range of, call it \$95,000.

To ship 20,000 bushels of wheat at the Crow rate would cost your producer \$2,700, roughly. Say, \$2,600 or \$2,700. So the \$2,700, as the minister said a minute ago, is less than 3%, probably 2.8% of the value of that wheat.

Now, let us suppose that inflation runs at the rates that were assumed in our previous projections—and they might be a little high—and let us suppose that the other changes in the freight rate take place. The same producer who paid \$2,700 to ship his grain under the Crow rate would in 1985-1986 pay \$5,200, roughly, under the formula in the bill. So you are talking, therefore, about an increase over a three-year period of \$2,500, or an increase of \$800 each year for the three years, which is not an amount that anyone would be glad to pay. But again, to put it in perspective, if a producer were to buy a new tractor, the interest charges on that in one year might be \$10,000.

Le vice-président: Si vous permettez, une question supplémentaire pour M. Althouse.

Mr. Althouse, please.

Mr. Althouse: Thank you. My supplementary is, would Mr. Kroeger, since he has presented the rough figures from Gilson, Chapter II, I wonder if for comparison's sake he could supply the committee with the railway receipts for traffic in the western region, so that we could have a receipt figure? Then the cash costs in that region? Not including labour.

Mr. Kroeger: Railway receipts from grain or railway receipts from all commodities? All commodities?

Mr. Althouse: I understand that is what you have here for \$9.5 billion.

Mr. Kroeger: No. Sorry, \$9.5 billion, those are farm cash receipts . . .

Mr. Althouse: That is right.

Mr. Kroeger: \$5.6 billion is farm costs, as calculated by Gilson. Are you asking for railway receipts from moving grain, moving farm commodities, or moving all commodities?

Mr. Althouse: I am asking for all commodities, because we are talking about production from all farm commodities. We are not just talking grain, in Gilson's figures. I am asking for the cash costs, and I am asking that they not include labour because, essentially, farm cash costs on the prairies do not include labour as well.

Mr. Kroeger: Whose cash costs? The farmer's or the railway's?

Mr. Althouse: Railway cash costs.

[Traduction]

boisseaux, au prix actuel, représentent à peu près une valeur de \$95,000.

Pour expédier 20,000 boisseaux de blé, le tarif du Nid-de-Corbeau coûtera au producteur \$2,700, à peu près. Disons entre \$2,600 et \$2,700. Ce montant comme le disait le ministre il y a un instant, représente moins de 3 p. 100, probablement 2.8 p. 100 de la valeur du blé.

Supposons maintenant que l'inflation atteigne les taux établis dans nos prévisions antérieures, qui sont maintenant peut-être un peu élevée, et supposons que d'autres changements soient apportés au tarif du fret. Le même producteur, qui a payé \$2,700 pour expédier son grain au tarif du Nid-de-Corbeau, devra payer, en 1985-1986, à peu près \$5,200, selon la formule prévue dans le projet de loi. Nous parlons donc d'une augmentation sur une période de trois ans, de \$2,500 ou de \$800 par année; il est évident que ce n'est pas un montant qu'on aimera payer. Cependant, pour le replacer dans son contexte, si un producteur devait acheter un nouveau tracteur, les frais d'intérêt sur un an peuvent représenter un montant de \$10,000.

The Vice-Chairman: If you please, a supplementary question for Mr. Althouse.

Monsieur Althouse, s'il-vous-plaît.

Mr. Althouse: Merci. Est-ce que M. Kroeger, puisqu'il a fait allusion aux chiffres donnés par Gilson, au chapitre II, pourrait, à des fins de comparaison, donner au comité les recettes du chemin de fer pour le trafic dans l'Ouest, afin que nous ayons une idée des recettes? Il pourrait aussi nous fournir les coûts dans cette région. Sans tenir compte de la main-d'oeuvre.

Mr. Kroeger: Les recettes du chemin de fer pour le grain ou pour toutes les marchandises? Toutes les marchandises?

Mr. Althouse: Je pense que c'est ce dont vous parlez au sujet des 9.5 millions de dollars.

Mr. Kroeger: Non. Je m'excuse, les 9.5 millions de dollars représentent les recettes au comptant de l'agriculture . . .

Mr. Althouse: C'est exact.

Mr. Kroeger: Les 5.6 millions de dollars représentent les coûts agricoles, comme Gilson les a calculés. Voulez-vous avoir les chiffres des recettes des chemins de fer pour le transport du grain, le transport des produits de l'agriculture ou le transport de toutes les marchandises?

Mr. Althouse: Je demande les chiffres pour toutes les marchandises, puisque nous parlons des recettes provenant de tous les produits de l'agriculture. Nous ne parlons pas uniquement de grain dans les chiffres fournis par Gilson. Je demande les coûts au comptant et je demande qu'ils ne comprennent pas la main-d'oeuvre, puisque les coûts agricoles ne comprennent pas non plus la main-d'oeuvre.

Mr. Kroeger: Quels coûts au comptant? Ceux de l'agriculteur ou ceux du chemin de fer?

Mr. Althouse: Ceux du chemin de fer.

[Text]

Mr. Kroeger: Railway cash costs, excluding labour?

Mr. Althouse: Yes.

Mr. Kroeger: We will see what we can come up with for the committee.

Mr. Althouse: No fixed costs get in there, I assume. That is what has happened with farm cash costs, at least.

Mr. Kroeger: Do you want us to exclude a contribution to railway constant costs from the . . .

Mr. Althouse: Oh, yes. There are no constant costs built into cash costs as Agriculture Canada collects them for farmers. It shows up later in a fixed cost and a depreciation schedule.

• 1055

Mr. Kroeger: So excluding labour and excluding any contribution to constant costs.

The Vice-Chairman: Does that conclude your supplemental, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes. I just wanted to allow us to put a table together so that we could make the comparisons.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Althouse: Because when fixed costs and return to labour and management are extracted from the figures, they do not show things as they are at all. If those had been included there would not have been very much money left . . .

The Vice-Chairman: We will see when the tables come. Thank you.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

It is interesting to have the minister here today. I do not think we can get into very many specifics, but one of the things I think we would like to try to establish is some of the attitudes or some of the principles that guide the minister, so that we have a better idea of what kind of amendments he is going to be looking at.

Just briefly, when he referred to me and some of the things we were trying to get out of the railways yesterday, we were trying to find out if the railways would be interested at all in accepting or sharing in part of the inflationary costs. Because it seems to me that one of the ways that we can hold costs down, to the farmer, is to put some incentive on the railways themselves to hold down cost.

Now, the minister said that inflation is dangerous and I think everybody would agree with him on that. If you agree that inflation is dangerous, then surely one of the things that we have to do that flows from that is to do everything we can to hold inflation down. I would submit, and I hope the minister would agree because I think basically he believes in the marketplace, that one of the ways to hold inflation down is to

[Translation]

M. Kroeger: Les coûts du chemin de fer, sans ceux de la main-d'œuvre.

M. Althouse: Oui.

M. Kroeger: Nous verrons ce que nous pouvons faire pour le comité à cet égard.

M. Althouse: Cela ne comprend pas les coûts fixes, je suppose. Il n'en était pas question dans les coûts agricoles en tout cas.

M. Kroeger: Vous voulez que nous excluions la contribution du chemin de fer aux coûts fixes de . . .

M. Althouse: Oui. Les coûts fixes ne sont pas compris dans les coûts agricoles qu'Agriculture Canada recueille auprès des agriculteurs. Ils sont indiqués en annexe, à la rubrique des coûts fixes et de la dépréciation.

M. Kroeger: Donc à l'exception de la main-d'œuvre et de la contribution aux coûts fixes.

Le vice-président: Est-ce que c'est la conclusion de votre question supplémentaire, monsieur Althouse?

M. Althouse: Oui. Je voulais simplement que nous puissions établir un tableau afin de pouvoir faire des comparaisons.

Le vice-président: Merci.

M. Althouse: Lorsque les coûts fixes et les coûts de la main-d'œuvre et de la gestion ne sont pas compris dans les chiffres, les choses n'apparaissent pas comme elles sont en réalité. Si ces coûts avaient été inclus, il ne serait pas rester beaucoup d'argent . . .

Le vice-président: Nous verrons lorsque nous aurons ces tableaux. Merci.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur le président.

Il est très intéressant d'avoir le ministre avec nous aujourd'hui. Je ne pense pas que nous puissions entrer dans tous les détails, mais il me semble qu'il serait utile de connaître la position du ministre ou certains principes qui le guident, afin que nous ayons une meilleure idée du genre de modifications auxquelles il pense.

Brèvement, lorsqu'il a fait allusion à moi et à certaines choses que nous avons essayé d'obtenir des chemins de fer hier, nous voulions en fait découvrir si les chemins de fer accepteraient de partager une partie des coûts de l'inflation. Il me semble qu'un des moyens de maintenir au minimum les coûts que doivent assumer les agriculteurs est d'encourager les chemins de fer eux-mêmes à garder les coûts assez bas.

Le ministre dit que l'inflation est un danger et nous sommes tous d'accord avec lui. Si nous acceptons ce principe, il me semble que l'une des choses à faire est de maintenir par tous les moyens le taux d'inflation aussi bas que possible. Je suggère, et j'espère que le ministre sera d'accord avec moi parce que je pense qu'il croit dans le fond à la libre entreprise, qu'un des moyens de conserver un bas taux d'inflation est

[*Texte*]

put an incentive on the people that are in the marketplace to do what they can with their own inflation.

If the railways knew that they were going to either have to accept totally the first two or three percentage points, or share on some percentage base in the first two or three percentage points of inflation, it seems to me that that would be an excellent way of putting incentive on the system to hold costs down, to the railways.

Now, could I have have the minister's opinion on whether what I have said makes sense in terms of—and I think that would guide the committee in terms of some of the amendments that the government would be looking at as being acceptable.

Mr. Pepin: The way I answered it previously, I think, is not without validity.

First of all, I respect all ideas, and this one is respectable.

What I said previously was that the concept of adequate compensation for the railways is a package concept. It is made of many elements. It is made, for example, of the level of compensation that they receive. You know what their argument is against that. They say they did not get the \$748 million which they thought, by way of definition of the Crow Benefit, was immensely defensible. They got only \$651 million.

Then you put in the performance guarantee. Then you put in the investment guarantee. Then you put in the fact that this is a statutory rate that they will have no control on; this will all be done by the CTC. You put all that together and you ask yourself, is that valid or not? Is that too generous or is that just right?

I think it is just right. You obviously imply, by wanting to impose another responsibility on them, that you think that the package is too generous. No?

Mr. Mayer: With all due respect, Mr. Minister, we spent all day yesterday with both railways and what I think the committee got out of that exercise is, the railways themselves either do not know or do not want to divulge how they keep their books. There are so many figures and terms floating around that it boggles the mind.

You are an economist. They talk about cost and money, capital cost allowance, cost of debt, cost of equity, cost of capital, opportunity cost, return on investment, constant costs as a percentage of variable costs in order to determine variable costs. No one knows how they keep their books. It is as simple as that.

I think, in a large part, that is what a lot of people feel about the way the costs are determined by the railways.

Now, you are asking the producers to pick up those costs. All I am suggesting to you is that one of the ways—a portion of the costs, and up to 6% after 1985, 1986, as far as inflation is concerned. You are asking the producers to pick up all of

[*Traduction*]

d'encourager les gens, qui sont dans la libre entreprise, à maintenir aussi basse que possible leur propre inflation.

Si les chemins de fer savaient qu'ils devaient assumer les premiers deux ou trois points de pourcentage, ou partager une partie de ces points de pourcentage du taux d'inflation, il me semble que ce serait un excellent moyen de les encourager à maintenir leurs coûts aussi bas que possible.

Pourrais-je connaître l'opinion du ministre sur ce que je viens de proposer, car je pense que cela pourrait guider le Comité quant aux modifications que le gouvernement considérerait comme acceptables.

M. Pepin: Je pense que la réponse que j'ai donnée précédemment n'est pas sans valeur.

Premièrement, je respecte toutes les idées et celle-ci n'est pas sans intérêt.

J'ai déjà dit que le principe d'une indemnisation adéquate aux chemins de fer est un principe global. Il est composé de plusieurs éléments. Il faut tenir compte, par exemple, du degré d'indemnisation qu'ils reçoivent. Vous savez qu'ils s'opposent à cela. Ils ont dit qu'ils n'avaient pas reçu les 748 millions de dollars qu'ils devaient recevoir en vertu du Nid-de-Corbeau. Ils n'ont reçu que 651 millions de dollars.

Il faut ensuite ajouter la garantie de rendement, puis la garantie d'investissement. Il ne faut pas oublier non plus qu'il s'agit d'un taux statutaire sur lequel ils n'ont aucun contrôle, il relève de la C.C.T. Vous tenez compte de tous ces éléments et vous vous demandez si cela est valable ou pas. Est-ce trop généreux ou est-ce juste?

Je pense que c'est juste. Vous semblez penser, en voulant leur imposer une autre responsabilité, que ce que nous offrons est trop généreux. Non?

M. Mayer: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, nous avons passé toute la journée d'hier avec les deux chemins de fer et je pense que tout ce que le Comité a réussi à découvrir, c'est que les chemins de fer ne savent rien de leur comptabilité ou ne veulent pas la divulguer. Il y a tant de chiffres et de termes qui flottent dans l'air que cela nous donne le vertige.

Vous êtes un économiste. Ils parlent de coûts et d'argent, d'amortissement du coût en capital, du coût de la dette, du coût des capitaux propres, du coût du capital, du manque à gagner, du rendement de l'investissement, des coûts fixes comme pourcentage des coûts variables de manière à établir les coûts variables. Personne ne sait comment ils tiennent leurs livres. C'est aussi simple que cela.

Je pense que dans une large mesure c'est ce que les gens pensent de la manière dont les chemins de fer établissent les coûts.

Vous demandez maintenant aux producteurs d'assumer ces coûts. Tout ce que je suggère c'est un moyen d'y remédier, une partie des coûts et jusqu'à 6 p. 100 après 1985, 1986, en autant que l'inflation est concernée. Vous demandez aux producteurs

[Text]

those costs, that somebody else determines: the CTC, the Department of Transport, the railways.

• 1100

We saw yesterday how chummy the officials of the Department of Transport are with the railways!

The producers are being asked to pick up those kinds of costs and I am suggesting to you, in principle . . . I do not want to get off that principle and talk about all the total package—what is wrong, in principle, with asking the railways to participate in some of the inflation?

CN told us yesterday that they thought they had as much as a 2% increase in productivity. If they can show a 2% increase in productivity each year, presumably they can absorb 2% in inflation. What is wrong with, as an incentive to the railways to keep their cost down and lower cost to producers, in asking the railways to participate?

Let me say this. If you say that you do not want to ask the railways to do that, you are saying that you are in favour of a guaranteed income for the railways, because they can set their own inflation rate, and you do not care about the producers. That is the implication that I draw from that, if you do not want to even look at that thing I am suggesting in principle.

Mr. Pepin: No. I said the opposite. I said that I respect all ideas, and this one among others.

I just made the general proposition that the assessment you make as to the adequacy of compensation is one which is based on all the factors. You obviously feel it is not enough, for other reasons, and this participation of the railways in the 2% inflation should be added to the package made to the railways in this particular bill. Right?

My question is presumably the one that was raised yesterday: what would this participation, that 2% of inflation rate, add to the eagerness of the railways to bring about efficiency in the system? I think that in all sincerity, one has to admit that the railways have a lot of incentive to be efficient, a lot of incentive to be efficient in transporting grain as well as in transporting other commodities. They have demonstrated in the past on a number of occasions, for example in the winter movement, what they can do when they are properly compensated.

Mr. Mayer: You are getting away from my question. I am just asking—what you are doing is, by telling the producer that he is going to pick up the first 6% you are putting an incentive on the railways to have a 6% increase in their costs whether they have them or not. That is the incentive you are putting in the system by asking the producers to pick up 6% of somebody else's inflationary cost. That is the incentive you are putting in the system.

[Translation]

d'assumer tous ces coûts qui sont établis par d'autres: la C.C.T., le ministère des Transports, les chemins de fer.

Nous avons pu constater hier l'entente qui règne entre les fonctionnaires du ministère des Transports et les chemins de fer.

On demande aux producteurs d'assumer ces coûts et je vous demande en quoi ce principe—je tiens à parler du principe et non de ce qui est offert—de demander aux chemins de fer de partager les frais de l'inflation est répréhensible?

Le CN a dit hier qu'il pensait avoir un accroissement de la productivité de 2 p. 100. S'il peut avoir un accroissement de la productivité de 2 p. 100 chaque année, il peut aussi absorber 2 p. 100 d'inflation. Qu'y a-t-il de répréhensible à encourager les chemins de fer à maintenir leurs coûts assez bas et, de ce fait, à diminuer les coûts des producteurs en demandant aux chemins de fer de partager ces coûts.

Laissez-moi vous dire ceci. Si vous dites que vous ne voulez pas demander aux chemins de fer de faire cela, cela équivaut à dire que vous êtes en faveur d'un revenu garanti aux chemins de fer, car ils peuvent alors fixer leur propre taux d'inflation et le sort des producteurs ne vous préoccupe pas. C'est la conclusion que je tire de tout cela, si vous ne voulez même pas considérer ce que je propose.

M. Pepin: Non, j'ai dit tout le contraire. J'ai dit que je respectais toutes les idées et celle-là parmi d'autres.

J'ai simplement voulu dire que l'évaluation que vous faites à propos d'une indemnisation adéquate est fondée sur plusieurs facteurs. De toute évidence, vous pensez que ce n'est pas suffisant, pour d'autres raisons, et cette participation des chemins de fer aux 2 p. 100 d'inflation devrait être ajoutée à ce que nous proposons aux chemins de fer dans le projet de loi. Exact?

Ma question a probablement été posée hier et la voici: qu'est-ce que cette participation, ces 2 p. 100 du taux d'inflation, ajouterait à la volonté des chemins de fer de rendre plus efficace le réseau? Je pense qu'en toute franchise il faut admettre que les chemins de fer ont tout intérêt à être efficaces, tant dans le transport du grain que dans le transport d'autres marchandises. Ils ont démontré à plusieurs occasions, par exemple en hiver, ce qu'ils peuvent faire lorsqu'ils sont justement indemnisés.

M. Mayer: Vous vous éloignez de la question. Tout ce que je demande—en disant aux producteurs qu'ils doivent assumer les premiers 6 p. 100, vous encouragez les chemins de fer à avoir une augmentation de 6 p. 100 de leurs coûts qu'elle soit justifiée ou pas. C'est ce que vous encouragez en demandant aux producteurs d'assumer 6 p. 100 des coûts inflationnistes de quelqu'un d'autre. C'est l'encouragement que vous donnez.

[Texte]

Mr. Pepin: Yes, because that is the normal way it is done. When there is inflation, usually it is the buyer who pays for the inflation.

Mr. Mayer: But in a monopoly situation—that is great in a pure competition system.

Mr. Pepin: No, no. But if inflation in a particular sector is considered to be abnormal, to be dangerous—endangering the social fabric, as they say—well, the government comes in and makes up for the difference between tolerable inflation and intolerable inflation. That is what the system is all about.

The government, for reasons particular to this industry, feels that more than 3%, 3%, 3%, 6% would be an intolerable level of inflation for the western farmer, considering everything else. So the government says, all right, you make the first contribution and the government on behalf of the public of Canada, of the taxpayers of Canada, will pay the difference between the real cost and the . . .

Mr. Mayer: What you are saying, if I read you right, is that you are not willing to look at an amendment that would put incentive on the railways to hold costs down, not only to save the producers money but to save the taxpayers of Canada money.

Let me finish. One of the things that CN told us yesterday—they agreed that return on investment is the same as the cost to capital. They said yesterday that their cost to capital is 18%. The implication there is that they are expecting an 18% return on capital, and that is the kind of costs that are going to be built into this inflation. CP was the same; CP was actually higher. They were up to 30%.

I am telling you exactly what we were told yesterday at committee, that the return on investment is going to be 18% in CN's case. If you go ahead with the definition that they said was right or that they agreed to yesterday, that means that the CP is going to ask for a higher return on capital.

That is the kind of thing you are asking the producers to pick up when, as Mr. McKnight said, producers have really been able to stay in business by farming away their equity. The railways want an 18% return on equity, and even more.

Mr. Pepin: You are unnecessarily defensive. I was simply looking at the "why" of this 3%, and I made just two points.

• 1105

The first was that when you judge on the adequacy of the compensation for the railways you put everything together and say: Is that adequate or is that not? I was making the second point, which is: What is the purpose of the railways' participation in 3% of inflation? You seem to answer: To increase their interest in efficiency.

Mr. Mayer: Exactly.

Mr. Pepin: I am just saying to you that as far as I can see, the search for efficiency is already there in the motivation of

[Traduction]

M. Pepin: Oui, parce que c'est de cette façon que les choses se passent. Lorsqu'il y a inflation, c'est habituellement à l'acheteur d'en payer le coût.

M. Mayer: Mais lorsqu'il y a un monopole, c'est très bien lorsqu'il y a de la concurrence.

M. Pepin: Non, non. Mais si l'inflation, dans un secteur particulier, est considéré comme anormale, dangereuse—mettant en danger la fibre sociale comme on dit, alors le gouvernement intervient et indemnise la différence entre une inflation tolérable et une inflation intolérable. C'est là notre rôle.

Le gouvernement, pour des raisons particulières à l'industrie, pense que des taux de 3, 3, 3 et 6 p. 100 seraient intolérables pour les agriculteurs de l'Ouest, si l'on tient compte de tout le reste. Le gouvernement dit donc, très bien, vous faites la première contribution et le gouvernement, au nom du public canadien, au nom des contribuables canadiens, paiera la différence entre le coût réel et . . .

M. Mayer: Vous dites en somme, si je vous comprends bien, que vous n'étudiez pas une modification qui aurait pour objet d'encourager les chemins de fer à maintenir les coûts aussi bas que possible, non seulement pour épargner de l'argent des producteurs, mais aussi celui des contribuables canadiens.

Laissez-moi terminer. Une des choses que le CN nous a dit hier, c'est qu'ils admettaient que le rendement de l'investissement est le même que le coût en capital. Ils ont dit hier que leur coût en capital est de 18 p. 100. Nous pouvons donc en conclure qu'ils s'attendent à un rendement de 18 p. 100. C'est ce genre de coût qui va contribuer à l'inflation. Le CP a dit la même chose; le chiffre donné par le CP était même plus élevé. Il atteignait 30 p. 100.

Je vous répète ce qui a été dit hier devant le comité, que le rendement de l'investissement sera de 18 p. 100 dans le cas du CN. Si vous acceptez la définition qui, d'après eux, est juste, cela signifie que le CP demandera un plus haut taux de rendement.

C'est ce genre de choses que vous demandez aux producteurs d'assumer alors que, comme M. McKnight l'a dit, les producteurs ont pu rester en affaires en dépensant leurs avoirs. Les chemins de fer veulent un rendement de 18 p. 100. sur leurs avoirs, et même plus.

M. Pepin: Vous êtes inutilement sur la défensive. J'examinais simplement le pourquoi des 3 p. 100 et j'ai souligné deux points.

Le premier point est que lorsque vous jugez de la validité de l'indemnisation offerte aux chemins de fer vous prenez tout en ligne de compte et vous dites: est-elle suffisante ou pas. Le second point est le suivant: quel est la raison de la participation des chemins de fer aux 3 p. cent de l'inflation? Vous semblez répondre: accroître leur intérêt dans l'efficacité.

M. Mayer: Exactement.

M. Pepin: Je vous réponds tout simplement qu'en autant que je sache, la recherche de l'efficacité est déjà présente. Le

[Text]

the railways. The problem they have—and you know better than I do—is there is not an equal search for efficiency on the other side of the table.

Mr. Mayer: And who is on the other side of the table?

Mr. Pepin: The farming community as a whole.

Mr. Mayer: Oh!

Mr. Pepin: You are one of those who have expressed criticism of the branch line system, for example.

Mr. Mayer: In an answer to Mr. McKnight, when he asked you why you included some grains and excluded some others, you gave two reasons in response to that: you said that some crops were more competitive with Crow than others, and you also said it depends on who makes the best case.

Mr. Pepin: I did not say that.

Mr. Mayer: That is exactly what you told Mr. McKnight—it depends on who gets included. I am saying that it appears to me that principle . . .

The Chairman: Order, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I want to finish my question.

Mr. Pepin: I said those who had made the best case. No, those who had made their case—that is what I said.

Mr. Mayer: It appears to me that is exactly the principle you are operating under. The railways can make a better case than the farmers, so you go with the railways. The eastern livestock industry made a better case than the west, so you changed it. If that is the kind of principle you are going to operate on—whoever makes the best case, whoever can come here with the best statistics and lobby with the Department of Transport gets the best deal—you make a farce out of this whole hearing.

Mr. Pepin: You are deforming what I said.

Mr. Mayer: I am quoting back to you exactly what you said.

The Chairman: Order, Mr. Mayer. Let the minister say what he said.

Mr. Pepin: I said those who have made their case. And I gave the alfalfa people, who came to us and presented a whole series with the figures and statistics and what not, describing . . .

The Chairman: Mr. Mayer, do not interrupt, please.

Mr. Mayer: The railways can make a better case for 18% return on income than the farmers can make for keeping their equity, and that is what you go on.

The Chairman: Order.

Mr. Minister, do you wish to respond?

Mr. Pepin: On what? No, I have made the points. I have made my two points. I would have another one if I had time. I

[Translation]

problème qu'ils ont, et vous le savez mieux que moi, est qu'il n'y a pas la même recherche d'efficacité de l'autre côté de la table.

M. Mayer: Et qui se trouve de l'autre côté de la table?

M. Pepin: L'ensemble des agriculteurs.

M. Mayer: Oh!

M. Pepin: Vous êtes un de ceux qui ont critiqué le réseau des lignes d'embranchement, par exemple.

M. Mayer: Dans la réponse que vous avez faite à M. McKnight, lorsqu'il vous a demandé pourquoi vous aviez inclut certains grains et exclu certains autres, vous avez donné deux raisons: vous avez dit que certaines récoltes étaient plus concurrentielles avec le tarif du Nid-de-Corbeau que d'autres et vous avez également dit que cela dépendait de celui qui présentait le cas.

M. Pepin: Je n'ai pas dit cela.

M. Mayer: C'est exactement ce que vous avez répondu à M. McKnight, cela dépend de qui est inclut. Je dis qu'il me semble que ce principe . . .

Le président: À l'ordre, M. Mayer.

M. Mayer: Je veux terminer ma question.

M. Pepin: J'ai dit ceux qui ont présenté la meilleure cause, non ceux qui ont exposé les faits, c'est ce que j'ai dit.

M. Mayer: Il me semble que c'est exactement à partir de ce principe que vous jugez. Les chemins de fer peuvent présenter une meilleure cause que les agriculteurs, alors vous êtes d'accord avec les chemins de fer. L'industrie de l'élevage dans l'Est présente une meilleure cause que celle de l'Ouest, alors vous apportez des modifications. Si c'est le genre de principe que vous appliquez, celui qui présente la meilleure cause, celui qui peut arriver ici avec le plus de statistiques et qui peut faire des pressions auprès du ministère des Transports, celui-là obtient ce qu'il veut. Vous tournez en dérision toutes ces audiences.

M. Pepin: Vous déformez mes paroles.

M. Mayer: Je répète exactement ce que vous avez dit.

Le président: À l'ordre, M. Mayer. Laissez le ministre exprimer sa pensée.

M. Pepin: J'ai dit ceux qui ont exposé les faits. J'ai donné aux agriculteurs qui produisent de la luzerne, qui sont venus nous présenter des chiffres et des statistiques décrivant . . .

Le président: M. Mayer, n'interrompez pas, s'il-vous-plaît.

M. Mayer: Les chemins de fer peuvent plus facilement vous convaincre du bien-fondé d'un rendement de 18 p. cent que les agriculteurs qui veulent conserver leurs avoirs et vous le répétez.

Le président: À l'ordre.

Monsieur le ministre, désirez-vous répondre?

M. Pepin: À quoi? Non, j'ai dit ce que j'avais à dire. J'ai fait part de deux points. J'en ajouterais un autre si j'avais le

[Texte]

made the first point, that you can judge on the adequacy of the compensation to the railways by looking at the total thing, and somebody can think it is too much and others say it is not enough.

Number two, you have to ask yourself why impose upon them, as you suggest, a payment of first 3% of inflation.

Mr. Mayer: Or share of, whatever.

Mr. Pepin: I did not say it was a crazy idea, I am just debating it—as we should. So that was the second point I made: Why? You seemed to reply: For efficiency. I said: They have lots of reasons to be efficient. The railways have lots of reasons to be efficient, and they have demonstrated that when they are adequately compensated they can be efficient. I gave the winter movement as an example of that.

The third point I wanted to make is that the railways—and I do not mind if Mr. Mazankowski and others say that I am sympathetic to the railways; I do not mind that at all. I am just being judged by what I am saying. I am trying to normalize the system in Canada. I am trying to create a situation where the railways will be in a position to become the best railways in the world with respect to transportation of grain. If you want to accomplish that, you must not complicate their lives too much, just enough. Compensation, the guarantee for performance, the guarantee for investment—that is good. But do not add any number of features so that they will not be in a position to plan, so that they will not be in a position to know where they are going and know what investments they are going to make. That is the third point I wanted to make . . .

The Chairman: Thank you.

Mr. Pepin: —be it worth what it is worth.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, to make a point, each individual can start from his own position to emphasize what he is driving at. In 1897, there was an agreement with one railway with 289 shipping points and 2,915 miles, travelling to the west coast only. This agreement was suspended, altered, expanded to all railways; it was made applicable to the Thunder Bay region as well as to the west coast. Since 1925, generation after generation has made us believe that this had to go on in perpetuity, not as it was initially but as it evolved and continued to evolve in 1931 and after subsequent commissions. So now we have 1,245 shipping points and 16,500 miles of tracks to service.

[Traduction]

temps. Le premier point était que vous pouvez juger de la validité de l'indemnisation offerte aux chemins de fer en tenant compte de la situation générale et certains peuvent penser qu'elle est trop généreuse comme d'autres peuvent penser le contraire.

Le deuxième point est qu'il faut se demander pourquoi imposer, comme vous le suggérez, un paiement des premiers 3 p. cent du taux d'inflation.

M. Mayer: Ou une partie du taux d'inflation.

M. Pepin: Je n'ai pas dit que c'était une idée folle, je ne fais qu'en discuter, comme il convient de le faire. C'était donc mon deuxième point: pourquoi? Vous semblez répondre: pour l'efficacité. J'ai dit: Ils ont des tas de raisons d'être efficaces. Les chemins de fer ont des tas de raisons d'être efficaces et ils ont démontré qu'ils peuvent être efficaces lorsqu'ils reçoivent une juste indemnisation. J'ai donné en exemple l'acheminement des marchandises en hiver.

Le troisième point que je voudrais établir est que les chemins de fer, et cela ne me dérange pas que M. Mazankowski et d'autres disent que je suis sympathique aux chemins de fer; cela ne me dérange pas du tout. Je ne suis jugé que sur ce que j'ai dit. J'essaie de normaliser le réseau au Canada. J'essaie de créer une situation où les chemins de fer seront en mesure de devenir les meilleurs du monde en ce qui a trait au transport du grain. Si vous voulez atteindre cet objectif vous ne devez pas trop leur compliquer la vie, juste un peu. L'indemnisation, une garantie de rendement, une garantie d'investissement sont de bonnes choses. Mais il ne faut pas ajouter toutes sortes de mesures au point qu'ils ne puissent plus rien planifier, qu'ils ne puissent plus savoir où ils vont et qu'ils ne puissent plus savoir quels investissements ils doivent faire. C'est le troisième point que je voulais établir.

Le président: Je vous remercie.

M. Pepin: . . . et il vaut ce qu'il vaut.

Le président: M. Bockstael.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais dire que chaque personne part de son point de vue pour arriver où il veut aller. En 1897, il y avait une entente avec l'un des chemins de fer qui portait sur 289 points d'expédition et 2,915 milles, allant vers la côte ouest uniquement. L'entente a été suspendue, modifiée et étendue à tous les chemins de fer; elle s'est appliquée à la région de Thunder Bay aussi bien qu'à la côte ouest. Depuis 1925, générations après générations nous ont fait croire que cela pouvait continuer indéfiniment, pas comme cela avait été prévu au départ, mais comme cela a évolué et continué à évoluer en 1931 et après les commissions successives. Maintenant nous avons 1,245 points d'expédition et 16,500 milles de voies à desservir.

People would have us believe we are killing the Crow, when actually the purpose is to maintain the Crow benefit. We are perpetuating the Crow benefit. Now, when you took 1981-1982 as a base year, we set a datum at which the Crow rate

Les gnes voudraient bien nous faire croire que nous voulons conserver les avantages du Nid-de-Corbeau. Nous voulons perpétuer les avantages du Nid-de-Corbeau. Lorsque nous avons pris l'année 1981-1982 comme année de base, nous

[Text]

would continue. In laymen's language, as I understand it, we established \$582 million of volume costs; \$104 million of line-related costs; and \$116 million of constant costs, which will evolve over the next three years.

In actual fact, we have determined that it costs \$803 million to ship the producers' grain, and the producer paid in the base year \$152 million towards shipping his grain. So in effect, the Crow benefit, which you amended from Gilson's \$644 million to \$651 million, is perpetuated by the government commitment to keep paying the Crow benefit in perpetuity on that base year.

My understanding, as an urban dweller, is that the taxpayers of Canada will continue in perpetuity to give the prairie grain producers \$651 million to ship their grain. Now, this is my interpretation of it, and I think the government has been quite generous in making that proposal for that industry.

When we come to the Gilson report, this is where the problem seems to stem from, he opted that we pay the producer. He gave a choice, an alternative method of payment: either the direct payment option to the producer or a producer freight credit option. But either one ended up as a payment to the producer. Because of further representations after the Gilson report, the bill now says that the payment should go to the railways.

To muddy up the waters further, we now have people coming up with, let us make it a freedom of choice. And the freedom of choice is a very good catch phrase; it sounds very democratic and it really has a ring to it and an attraction. But there are so many versions to the freedom of choice. Do you understand any of the versions to the freedom of choice, and are you prepared to consider any of them?

Mr. Pepin: First of all, on the history of the Crow, I have read a number of things. And, like you, I gained the impression and the certainty that the Crow had not had the sanctity that was often attached to it; that it has moved, it has been applied to different crops. Some of the stuff is eccentric to the point of amusement—canola meal going east is “Crow-atized” and it is not “Crow-atized” going west, or vice versa, whatever it is. It is one of those things which demonstrate the immensely practical approach that politicians have had to those things through history. So the Crow has moved up, down and sideways.

But it was made into a statute in 1925, and that is the important thing. The Crow has become a statute. So you could only replace it by a statute. And that is why the statute is complicated, because the Crow is more complex when people think, on the first hand, and secondly, in replacing it, you had to guarantee a number of things that different people wanted to guarantee.

[Translation]

avons pris un repère à partir duquel le tarif du Nid-de-Corbeau devrait continuer. En termes plus simples, d'après ce que j'ai compris, nous avons établi à 582 millions de dollars les coûts de volume; à 104 millions de dollars les coûts liés aux lignes d'embranchement et à 116 millions de dollars les coûts fixes, lesquels évolueront au cours des trois prochaines années.

Dans les faits, nous avons déterminé qu'il en coûtait 803 millions de dollars pour le transport du grain et que les producteurs, au cours de cette année de base, avaient payé 152 millions de dollars pour l'expédition du grain. En réalité, les bénéfices du Nid-de-Corbeau, en modifiant les 644 millions données par Gilson à 651 millions de dollars, sont perpétués par l'engagement du gouvernement qui continuera à payer ces bénéfices du Nid-de-Corbeau à perpétuité à partir des données de cette année de base.

A titre de citoyen, je comprends que les contribuables du Canada vont continuer, à perpétuité, à donner aux producteurs de grain des Prairies 651 millions de dollars pour le transport de leur grain. C'est ainsi que je l'interprète et je pense que le gouvernement a été très généreux en faisant cette proposition à l'industrie.

Lorsque nous arrivons au rapport Gilson, c'est là que les choses se compliquent. Il a choisi de verser cet argent aux producteurs. Il a donné le choix, une alternative à la méthode de paiement; soit un paiement direct aux producteurs, soit un crédit au fret destiné aux producteurs. Mais quelle que soit la solution adoptée, cela revient à payer le producteur. En raison d'autres mémoires présentés après le rapport Gilson, le projet de loi prévoit maintenant que le paiement doit aller aux chemins de fer.

Pour compliquer les choses encore plus, nous avons maintenant les gens qui nous arrivent avec la liberté de choix. La liberté de choix est une expression très à la mode; elle paraît très démocratique, elle sonne bien et elle est très attrayante. Mais il existe une multitude de versions de la liberté de choix. Comprenez-vous une quelconque de ces versions de la liberté de choix; êtes-vous prêt à en accepter une plutôt qu'une autre?

M. Pepin: Tout d'abord, quant à l'histoire du Nid-de-Corbeau, j'ai relevé un certain nombre de choses. Comme vous, j'ai eu l'impression et la certitude que le Nid-de-Corbeau n'est pas aussi sacré qu'il le paraît. Il a évolué, il a été appliqué à différentes récoltes. Certaines choses sont même loufoques, par exemple, la semoule de canola est assujettie au tarif du Nid-de-Corbeau lorsqu'elle est transportée vers l'Est, mais pas vers l'Ouest, ou vice versa. C'est l'une de ces choses qui démontrent bien l'attitude extrêmement pratique qu'adoptèrent les politiciens envers ces choses tout au long de l'histoire. Le Nid-de-Corbeau a donc monté, descendu et bifurqué.

Mais il est devenu un statut en 1925 et c'est l'essentiel. Le Nid-de-Corbeau est devenu un statut. Vous ne pouvez donc le remplacer que par un autre statut. Et c'est pourquoi le projet de loi est compliqué, parce que le Nid-de-Corbeau est plus compliqué que ce que les gens pensent, d'abord, et deuxièmement, en le remplaçant, vous devez garantir un certain nombre de choses que différentes personnes veulent voir garanties.

[Texte]

So, that is the statutory list of the regime that we have now. And if the bill is as complicated as it is, it is because everybody wants these guaranties in the bill. That is my first observation.

• 1115

Now, because of the Crow and this 1925 statute, there is no doubt in my mind that transportation of grain in Canada has a special status. Even the UPA in Quebec, the Union des producteurs agricoles, recognizes that there was *un droit acquis* there that deserved to be compensated.

The concept of the Crow benefit is that idea that in return for the removal of the Crow as a rate, the government puts in a statute, a regime, that is advantageous to the grain growers and the grain transporters, the grain shippers. So that is the concept of the Crow benefit.

Now, Mr. Bockstael, is the Crow benefit sufficiently generous? Is it not sufficiently generous? Question of judgment. The disadvantage of the Crow benefit is that it is a fixed amount of money and consequently, as inflation moves, that amount of money will reduce in real terms. That is why the government moves immediately to compensate that situation, by adding a contribution of the government to the cost increases due to inflation and by adding, more recently, the safety net.

So it is all an exercise in balancing, but that is not abnormal. This is the very stuff of politics.

On the freedom of choice, I have already indicated where I stood. I read, quite interestedly, everything that I can find on this subject and sometimes

je souris dans ma barbe, dans ma moustache, parce que je vois que les autres qui s'attaquent à ce problème-là se rendent maintenant compte, personnellement, de la complexité inouïe du sujet. Peut-être, puisqu'ils sont intelligents, vont-ils arriver à la conclusion à laquelle je suis arrivé, et à laquelle vous êtes peut-être arrivé en tant que mon ancien secrétaire parlementaire, à savoir que le projet de loi parfait n'existe pas. On ne peut pas envisager de satisfaire en même temps ceux qui voudraient 100 p. 100 du paiement du bénéfice du *Crow* aux producteurs et ceux qui voudraient 100 p. 100 du paiement aux chemins de fer, chacun ayant des raisons qu'ils pensent fort valables. Alors, les *hundred percenters* ne seront pas accommodés dans cette chose-là.

Pour revenir au *freedom of choice*, je constate les efforts qu'ils font pour y arriver et je vois qu'ils rencontrent les mêmes frustrations que je rencontre depuis deux ou trois ans. On va voir ce à quoi ils vont en venir, parce qu'on me dit qu'à Winnipeg, M. Parker, en particulier, voudra présenter sa version du libre choix. On verra ce que ce sera.

M. Bockstael: On peut donc conclure que même ceux qui sont les proposeurs du libre choix sont un peu confus dans leur proposition?

[Traduction]

C'est la liste statutaire du régime que nous avons maintenant. Si le projet de loi est compliqué autant qu'il l'est, c'est que tout le monde veut ces garanties dans le projet de loi. C'est ma première observation.

A cause du Nid-de-Corbeau et de cette loi de 1925, je n'ai aucun doute que le transport du grain au Canada jouit d'un statut spécial. Même l'UPA au Québec, l'Union des producteurs agricoles, reconnaît qu'il y a là un droit acquis qui méritait compensation.

La notion du bénéfice du Nid-de-Corbeau, c'est une idée selon laquelle, en échange pour la disparition du Nid-de-Corbeau en tant que taux, le gouvernement adopte une loi, un régime, avantageux pour les producteurs de grains, les transporteurs de grain, les expéditeurs de grain, voilà la notion du bénéfice du Nid-de-Corbeau.

Monsieur Bockstael, vous demandez si le bénéfice du Nid-de-Corbeau est assez généreux? N'est-il pas suffisamment généreux? C'est une question de jugement. Le désavantage du bénéfice du Nid-de-Corbeau, c'est que celui-ci consiste en un montant d'argent fixe et par conséquent, à mesure que l'inflation augmente, ce montant d'argent diminuera en termes réels. C'est pourquoi le gouvernement entreprend immédiatement de corriger la situation en ajoutant sa contribution pour les augmentations de coût attribuables à l'inflation et en ajoutant, plus récemment, le «filet de sécurité».

Il s'agit donc d'un effort pour établir l'équilibre mais cela n'est pas inhabituel. C'est la substance même dont est faite la politique.

Sur la question de liberté de choix, j'ai déjà fait connaître mon opinion. Je lis avec beaucoup d'intérêt tout ce que je peux trouver sur le sujet et quelquefois,

I chuckle because I see others who tackle this problem, finally realize how very complex the subjectmatter really is. Maybe, since they are quite intelligent, they will arrive at the same conclusion as I, and at the same conclusion which you may have arrived at, as my former parliamentary secretary, which is that a perfect bill does not exist. It is impossible at the same time to please all those who would like to see 100% of the payment of the benefits of the Crow to the producers and those who would like to see 100% of the payment made to the railways, each having reasons which they judge quite valid. The hundred percenters will not be satisfied in this matter.

To come back to the freedom of choice, I am aware of the efforts they have made to try to make it possible and I also realize that they meet with the same frustrations I have met with during the past two or three years. We will see what they will come up with. They tell me that in Winnipeg, Mr. Parker in particular, will want to present his version of the freedom of choice. We will see.

Mr. Bockstael: Therefore, we can conclude that even those who propose the freedom of choice appear somewhat confused in their proposal.

[Text]

M. Pepin: Certains ont un certain intérêt à maintenir cette confusion-là, mais je pense que dans l'intérêt du pays, il faudra chercher à sortir de la confusion pour savoir vraiment ce que c'est que la liberté de choix. Est-ce que c'est la liberté du producteur de grain d'envoyer son argent au chemin de fer ou de le prendre lui-même? Comment est-ce qu'on arrive à ce choix-là? Je pense qu'on ne peut pas arriver à ce choix-là sans d'abord qu'il y ait... Là l'effort que M. Fjordbottom a fait le démontre bien, parce que d'après la formule qu'il a employée, 20 p. 100 seraient payés aux chemins de fer en comparaison du 19 p. 100 de Gilson et 80 p. 100 aux producteurs en comparaison du 81 p. 100 de Gilson. Cela se ressemble énormément.

M. Bockstael: Oui.

M. Pepin: Et c'est seulement après le paiement du 81 p. 100 aux producteurs que la liberté de choix intervient, puisqu'à ce moment-là le producteur peut déterminer s'il veut avoir un compte en banque à l'élévateur ou s'il veut recevoir son argent directement en comptant. Alors, c'est une liberté de choix sur la base de 80 p. 100 de paiement aux producteurs.

• 1120

Mr. Bockstael: Mr. Minister, the bill proposes the Senior Grain Transportation Committee, which is an expansion of the Grain Transportation Agency, which was established on a four-year trial basis. There are more powers given to the Grain Transportation Agency as the co-ordinator, because we often hear that the various imbrications have to report to different ministers. The Wheat Board has one minister to deal with, and the Canadian Grain Commission has to deal with the Minister of Agriculture, the minister for wheat or grain, and also the Minister of Transport.

So the purpose of this co-ordination through the Grain Transportation Agency is one that will improve the service and do the monitoring to see that there are improvements in the service. Is that correct?

Mr. Pepin: This is the situation. You were right in reminding the world that this was done by Mr. Mazankowski when he was Minister of Transport. It had been talked about for a number of years. The point is that in this grain business there are all kinds of people, each with his special function. For a good number of years some people said we have to tie that together so that we will have a majority somewhere that will decide in terms of the general interests of grain transportation.

Now, what is fundamental in the bill is that these difficulties are not all resolved. What is done in the bill, which Mr. Mazankowski could not do for lack of time, is the role of the GTA is formalized. The authority that the GTA has—for example, the allocation of cars between board and on-board...—becomes part of the system.

Now, there are a number of other things that will remain difficult. What the Wheat Board does not appear to like is that they would have liked to consecrate their authority once and

[Translation]

Mr. Pepin: A few have interest in maintaining this confusion, but in the country's interest, we must come to grip with the meaning of the freedom of choice. Is it the freedom of the grain producer to send his money to the railways or to keep it for himself? How do we arrive at this choice? I do not believe that this choice can be made without... In fact, Mr. Fjordbottom has demonstrated it well because of the formula he has used, 20% would be paid to the railways in comparison to the 19% according to Gilson and 80% to the producers in comparison to the 81% according to Gilson. These figures are very close.

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. Pepin: And it is only after the payment of the 81% to the producers is made that the freedom of choice intervenes, since it is only at that point that the producer can determine if he wishes to have a bank account at the grain elevator or if he wishes to receive his money in the form of cash payments. We then have a freedom of choice on the basis of 80% of payment to the producers.

M. Bockstael: Monsieur le Ministre, le projet de loi propose la formation d'un comité supérieur de transport du grain qui succéderait à l'Office du transport du grain, établi pour une période d'essai de quatre ans. Il y a plus de pouvoirs donnés à l'Office du transport du grain comme coordonnateur, parce que nous entendons souvent parler du fait que les différentes instances relèvent d'un ministre et la Commission canadienne du grain relève du ministre de l'Agriculture, du ministre responsable du blé ou du grain et aussi du ministre du Transport.

Donc, le but de cette coordination par l'entremise d'un office du transport du grain est d'améliorer le service et de veiller à ce que les améliorations soient faites. Est-ce juste?

M. Pepin: C'est juste. Vous avez eu raison de rappeler à tous les cela a été fait par M. Mazankowski lorsqu'il était ministre des Transports. Cela avait été un sujet de discussions pendant plusieurs années. Ce qui se passe dans l'industrie du grain, c'est qu'il y a toutes sortes de gens, chacun jouant un rôle particulier. Pour un bon nombre d'années, certaines personnes ont dit: Il faut réunir tous ces gens pour pouvoir avoir une majorité qui prendra des décisions dans l'intérêt général du transport du grain.

L'un des aspects fondamentaux de ce projet de loi, c'est que ces difficultés ne sont pas toutes résolues. Ce qui a été fait dans ce projet de loi, et ce que M. Mazankowski ne pouvait pas faire par manque de temps, c'est que le rôle de l'Office du transport du grain a été officialisé. L'autorité que possède l'Office du transport du grain, par exemple, de faire la répartition des wagons, fait maintenant partie intégrante du système.

Il existe tout de même un certain nombre de choses qui continuent à poser des problèmes. Ce que la Commission du transport du blé ne semble pas aimer, c'est qu'elle aurait

[*Texte*]

for all and for all time. The government cannot do that, because the government has the right and the obligation to reserve for itself the possibility of making changes in the future. So we do not change much to the position of the Canadian Wheat Board now, but we are not in a position to say to the Wheat Board there will never be a change, because we would be abandoning one of the fundamental duties of government.

Mr. Mulder has something to add.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, may I have a supplementary?

The Chairman: Of course, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, under the duties and functions of the administrator I note that he is charged with the task of promoting—and I stress the word promoting—reciprocal and other arrangements between railway companies that facilitate the efficient movement of grain. Since he is going to be in a very unique position, would it not be better for him to have the power to order the reciprocal arrangements? I think that is a very key element to promoting efficiency and effective utilization and in moving grains, particularly in times of need. I think that in cases where you have to go through the whole exercise of bringing the parties together, he may very well need that kind of clout to initiate and carry out that sort of function.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: It might be useful if I made a distinction between an interchange arrangement and a reciprocal arrangement. An interchange arrangement is when CN would carry CP cars to the new terminal in Prince Rupert. A reciprocal arrangement is when, if CN carries CP cars to Prince Rupert, it has to give CP an equivalent number of CN cars to carry on a CP line. Pushed too far, the principle of reciprocity would actually build costs into the system.

Interchange agreements obviously are desirable, not only for the success of the new terminal at Prince Rupert, but just for the general good functioning of the system. Both are referred to in the bill but to begin to order a railway to give another railway an equivalent number of cars, if it carries that railway's cars to a port, could build costs into the system. It also gets into some fairly complex matters of railway management.

[*Traduction*]

souhaité que son autorité soit consacrée une fois pour toutes et pour toujours. Le gouvernement ne peut pas faire cela, parce qu'il a le droit et l'obligation de se réserver à lui-même la possibilité d'effectuer des changements dans l'avenir. Donc, nous ne changeons pas beaucoup de choses au statut actuel de la Commission du blé, mais nous ne pouvons pas dire à la Commission du blé qu'il n'y aura jamais de changement, parce que cela voudrait dire l'abandon de l'un des devoirs fondamentaux du gouvernement.

Monsieur Mulder a quelque chose à ajouter.

M. Mazankowski: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Bien sûr, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le Ministre, au chapitre des devoirs et fonctions de l'administrateur, je note que celui-ci assume la tâche de promouvoir ... et j'insiste sur le mot promouvoir—des ententes réciproques et d'autres accords avec les compagnies de chemin de fer dans le but de faciliter le transport efficace du grain. Étant donné que cet administrateur sera placé dans une situation très spéciale, ne serait-il pas préférable qu'il ait le pouvoir de commander les ententes réciproques? Je pense qu'il s'agit là d'un élément-clé pour favoriser l'efficacité et l'utilisation efficace, en ce qui touche le transport du grain, particulièrement en période de besoin. Je pense que dans les cas où il faut que vous établissiez tout un mécanisme pour amener les parties à se rencontrer, cet administrateur pourrait bien avoir besoin de ce type d'influence pour entreprendre et mener à bien ce genre de tâche.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Il serait utile que je fasse une distinction entre une entente portant sur un échange et une entente réciproque. Une entente portant sur un échange interviendrait lorsque le CN transporterait les wagons du CP jusqu'au nouveau terminus à Prince Rupert. Une entente réciproque interviendrait lorsque, si le CN transporte les wagons du CP à Prince Rupert, le CN doit donner au CP un nombre équivalent de wagons du CN à transporter sur une ligne du CP. Si on le pousse trop loin, le principe de réciprocité ferait augmenter les coûts du système lui-même.

Les ententes d'échanges sont manigement désirables, non seulement pour le succès du nouveau terminus de Prince Rupert, mais aussi simplement pour le bon fonctionnement du système en général. Les deux types d'ententes sont mentionnés dans le projet de loi mais on se met à demander à une compagnie de chemin de fer de donner à une autre compagnie un nombre équivalent de wagons, lorsque la compagnie transporte les wagons de l'autre compagnie jusqu'à un port, on intègre des coûts dans le système lui-même. On s'engage aussi dans des questions très compliquées de gestion des chemins de fer.

[Text]

[Translation]

• 1125

Mr. Mazankowski: You are missing the point. I am talking about, in times of emergency, and I think that residual power should be there.

Mr. Pepin: In times of emergency.

Mr. Mazankowski: That is right. That is really what I am talking about.

Mr. Pepin: What is the system now? Is there any authority of the CTC to deal with this?

Mr. Lefebvre: A railway company has to accept traffic from another railway company. They have to be open for traffic. It is similar to the provisions of 262, 265 and 263, and there can be some interchange agreement between railway companies. The CTC can intervene under the Railway Act, as it now is, for any traffic. And those provisions would be applicable for movement of grain between two railway companies.

Mr. Pepin: In other words, that power already exists, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Why do you need the administrator to promote it, then, if the power already exists? I disagree with you.

Mr. Pepin: Promotion is something that takes place before the CTC gets on with it. Yes, proselytizing, they should do.

Le président: Monsieur Dion.

M. Dion: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, les questions que je voudrais vous poser concernent surtout les retombées économiques.

The Chairman: Mr. Dion, I have made a mistake. I was confused because of the supplementary question asked by Mr. Mazankowski. It is actually Mr. Neil's turn. I will get to you next. Sorry about that.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I listened with interest this morning to your responses to Mr. Mazankowski's questions regarding freedom of choice. It seemed to me, in your responses, you had more or less dismissed the freedom of choice plan out of hand. But then, when you responded to Mr. Bockstael, it seemed as though you still had some interest in considering it. And what I want to find out is, do you still have an open mind with respect to the question of freedom of choice and, if a case is made, would you be prepared to give consideration to including such a plan in the bill?

Mr. Pepin: I am trying, and I am being very frank about it, not to sit between two chairs. When we moved from the February 1 statement to the May 4 statement, we were conscious, we were awakened, we were aware that we were making a change. So when you say, does it still interest you, it does. But I usually qualify it by mentioning that it would have

M. Mazankowski: Vous ne comprenez pas bien. Ce dont je parle, c'est des situations d'urgence et je pense qu'il devrait exister un pouvoir résiduel à cet effet.

M. Pepin: Dans des situations d'urgence.

M. Mazankowski: C'est cela. C'est bien de cela que je parle.

M. Pepin: Qu'est-ce qui se passe maintenant? La Commission de transport du Canada n'a-t-elle pas l'autorité de faire affaire avec ces situations?

M. Lefebvre: Une compagnie de chemin de fer doit accepter qu'une autre compagnie de chemin de fer circule sur sa ligne. C'est semblable aux dispositions de 262, 265 et 263 et il peut y avoir certaines ententes d'échanges entre les compagnies de chemin de fer. À l'heure actuelle, la Commission de transport du Canada peut intervenir selon la Loi sur les chemins de fer, en ce qui concerne n'importe quelle sorte de circulation. Ces dispositions seraient aussi applicables aux déplacements du grain entre deux compagnies de chemin de fer.

M. Pepin: En d'autres mots, le pouvoir existe déjà, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Alors pourquoi avez-vous besoin d'un administrateur pour le promouvoir, si le pouvoir existe déjà? Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Pepin: La promotion, c'est quelque chose qui se fait avant que la Commission de transport du Canada n'intervienne. Oui, du prosélytisme, ils doivent en faire.

The Chairman: Mister Dion.

Mr. Dion: Thank you, Mister Chairman.

Mister Minister, my questions will bear mostly on matters regarding economic fallout.

Le président: Monsieur Dion, j'ai fait une erreur. Je me suis mêlé à cause de la question supplémentaire posée par M. Mazankowski. De fait, c'est le tour de M. Neil. Vous serez le prochain. Je vous prie de m'excuser.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'ai écouté avec intérêt, ce matin, les réponses que vous avez données aux questions de M. Mazankowski au sujet de la liberté de choix. Il m'a semblé, d'après vos réponses, que vous aviez plus ou moins rejeté le plan de la liberté de choix. Et puis, lorsque vous avez répondu à M. Bockstael, vous avez semblé avoir encore un certain intérêt à l'étudier. Ce que j'aimerais savoir c'est: avez-vous encore l'esprit ouvert en ce qui concerne la question de la liberté de choix, et, le cas échéant, seriez-vous prêt à étudier la possibilité d'inclure un pareil plan dans le projet de loi?

M. Pepin: Je vous le dit très franchement, je fais de mon mieux pour ne pas paraître entre deux chaises. Lorsque nous sommes passés de la déclaration du 1^{er} février à la déclaration du 4 mai, nous étions conscients, nous étions bien réveillés, nous savions que nous faisions un changement. Donc, quand vous dites, cela vous intéresse-t-il toujours, oui cela m'intéresse. Mais j'apporte habituellement une précision en disant

[Texte]

to be generally acceptable to the people who disagreed with the Gilson Report, with the February 1 statement.

I am just trying not to sit between all those chairs. I am just trying to be frank and simple about it. That is why I am trying to say to you that what I have seen of the freedom of choice now is not different, generally speaking, from what Gilson came out with, 81%, and what we came out with, 50% on February 1. It does not seem to be a major contribution, but I have got an open mind if it comes to looking at it.

I am trying sincerely not to give confusing messages and saying that those who are in favour of freedom of choice will have to call it by its true name. As I know now, freedom of choice is on the basis of 80% payment to the producers, which is what we have seen of it now.

• 1130

Mr. Neil: To me, the concept of freedom of choice is a producer option; it is the producer's freedom of choice.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Neil: I gather, from questioning them yesterday, that the railways were both neutral. They could live with either one, either payment to the railways or the freedom of choice. I gather, as well, that the Province of Alberta . . .

Mr. Pepin: Who was that?

Mr. Neil: Both railways.

Mr. Pepin: Both railways.

Mr. Neil: I gather that the Province of Saskatchewan and the Province of Alberta have indicated their support for such a concept.

Mr. Pepin: But when people say they support the freedom of choice, you have to ask them if they would care to define it.

An hon. Member: There are three options.

Mr. Pepin: That is what I want to hear.

Mr. Neil: I would assume, in the course of the hearings, that . . .

Mr. Pepin: The only version that I have seen now is the Fjordbottom version, which was sent to the Alberta Wheat Pool. The Pool proceeded to vote against it by a vote of approximately 50 to 12, 15, or something. That is what I know of it.

Mr. Neil: Is your department doing any work in connection with the concept? Are you trying to work out several options?

Mr. Pepin: Well, we worked on it, and, inasmuch as there is not much difference between the Fjordbottom formula, the Gilson formula, and even our own of February 1, we are quite aware of the technical work.

[Traduction]

que ce plan devra être acceptable, dans son ensemble, aux gens qui étaient en désaccord avec le rapport Gilson, avec la déclaration du 1^{er} février.

J'essaie tout simplement de ne pas m'asseoir entre toutes ces chaises. J'essaie d'être franc et d'exprimer les choses simplement. C'est pourquoi j'essaie de vous dire ce que j'ai vu maintenant de la liberté de choix n'est pas différent, de façon générale, de ce que Gilson proposait, 81 p. 100 et ce que nous avons proposé, 50 p. 100, le 1^{er} février. Cela ne semble pas être une contribution majeure, mais j'ai l'esprit ouvert à ce sujet.

J'essaie sincèrement de ne pas créer de confusion par mes messages et de dire que ceux qui sont en faveur de la liberté de choix devront l'appeler par son véritable nom. D'après ce que je sais maintenant, la liberté de choix est établie sur la base de 80 p. 100 du paiement aux producteurs et c'est ce que nous avons vu jusqu'à présent.

Mr. Neil: Quant à moi, la notion de liberté de choix est une notion qui touche le producteur; il s'agit de la liberté de choix du producteur.

Mr. Pepin: Oui.

Mr. Neil: D'après les questions que j'ai posées hier aux compagnies de chemin de fer, il me semble qu'elles étaient toutes les deux neutres. Elles pourraient s'accommoder de l'un ou l'autre plan, soit le paiement aux compagnies de chemin de fer ou la liberté de choix. J'ai pu comprendre, aussi, que la province de l'Alberta . . .

M. Pepin: Qui était-ce?

Mr. Neil: Les deux compagnies de chemin de fer.

Mr. Pepin: Les deux compagnies de chemin de fer.

Mr. Neil: Je crois que la province de la Saskatchewan et la province de l'Alberta ont fait connaître leur appui envers une pareille notion.

Mr. Pepin: Mais lorsque les gens disent qu'ils appuient la liberté de choix, il faut que vous leur demandiez s'ils voudraient bien la définir.

Une voix: Il y a trois options.

Mr. Pepin: Voilà ce que je veux entendre.

Mr. Neil: Je suppose qu'au cours des audiences..

Mr. Pepin: La seule version que j'ai vue jusqu'à maintenant, c'est la Fjordbottom, qui a été envoyée à l'*Alberta Wheat Pool*. Le Pool a voté contre cette version par un vote d'environ 50 à 12, 15 ou quelque chose comme cela. C'est tout ce que j'en sais.

Mr. Neil: Est-ce que votre ministère fait quelque travail en ce qui concerne cette version? Est-ce que vous essayez de mettre au point plusieurs options?

Mr. Pepin: Nous avons travaillé là-dessus et pour autant qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre la formule Jf Fjordbottom, la formule Gilson et la nôtre du 1^{er} février, nous sommes tout à fait conscients du travail technique que cela suppose.

[Text]

Some people who were against the 50-50 were saying that the payments to the producer would be immensely complicated. The Quebeckers had a view of that too, which I would repeat if people cared for me to repeat it. That view makes sense, too. They said it would be very complex to administer, because acreage payment is difficult. You have to decide on what basis . . . There are municipal documents, crop insurance, western grain stabilization figures, and administration. It is complicated. Now if you tell me the 50 was complicated, it is my duty to tell you that 80% is also complicated.

Mr. Mazankowski: The whole thing is complicated.

Mr. Neil: The whole bill is complicated.

Mr. Pepin: Yes. Mr. Mazankowski has made a great movement now. He realizes and he accepts the complications.

Mr. Mazankowski: I said that right at the beginning, with respect.

The Chairman: All right, now. Again, we are . . .

Mr. Mazankowski: I do not want to let these flimflam comments go unchallenged.

An hon. Member: We are being bamboozled.

The Chairman: Well, Mr. Mazankowski, you will shortly have your opportunity to challenge whatever you like in the second round. Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Minister, one of the problems, I think, and one of the concerns is the complexity, not only of the bill, but of the accounting system which exists in the railway system. In fact, I gather that the only expert in the accounting field who understands it is Mr. Snavelly. I mean apart from the CTC.

Because of the complexity and all of the terms that are used, as well as the fact that railways are suspect by the public generally and by producers in particular, has any thought been given to streamlining or simplifying the method of accounting so that it may be more easily understood?

Mr. Pepin: Would you, Mr. Mulder, answer that?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, I believe it was Mr. Mayer who asked, the last time the Minister appeared, for a list of definitions. Among the material that was sent to the clerk, either yesterday or this morning, there are definitions of the various terms for the purpose of clarification. I realize that perhaps there may be some other terms which members would like to have defined in due course, and we can do that as well.

Mr. Pepin: Mr. Heads might care to say a few words.

The Chairman: Dr. Heads.

[Translation]

Certaines personnes qui étaient contre la formule 50-50 disaient que les paiements faits aux producteurs seraient énormément compliqués. Les Québécois avaient leur propre opinion de cela aussi, que j'aimerais répéter ici, si on me le permet. Cette opinion a du bon sens également. Ils ont dit que ce serait très difficile à administrer parce qu'il est difficile de faire des paiements en fonction de la superficie. Il vous faut décider sur cette base . . . Il y a les documents municipaux, l'assurance récolte, les chiffres concernant la stabilisation du grain dans l'ouest et l'administration. C'est compliqué. Si vous me dites que 50 était compliqué, c'est mon devoir de vous dire que 80 p. 100 est aussi compliqué.

M. Mazankowski: Tout est compliqué.

M. Neil: Le projet de loi entier est compliqué.

M. Pepin: Oui. Monsieur Mazankowski a fait beaucoup de progrès, il se rend compte qu'il existe des complications et il les accepte.

M. Mazankowski: Avec tout le respect que je vous dois, j'ai dit cela dès le début.

Le président: Allons, allons. Encore une fois, nous sommes . . .

M. Mazankowski: Je ne veux pas que ces remarques gratuites soient passées sous silence.

Une voix: On est en train de nous avoir.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous aurez l'occasion très bientôt de faire tous les commentaires que vous voudrez lors de la deuxième ronde. Monsieur Neil.

M. Neil: Monsieur le ministre, l'un des problèmes, je crois, et l'une des inquiétudes que nous avons, c'est la complexité, non pas seulement du projet de loi, mais du système de comptabilité qui existe dans le système des chemins de fer. De fait, je crois que le seul expert dans le domaine de la comptabilité qui comprend ce système, c'est M. Snavelly. Je veux dire à part de la Commission de transport du Canada.

A cause de la complexité et de tous les termes que l'on utilise, et aussi à cause du fait que les chemins de fer font l'objet de la suspicion du public en g général et des producteurs en particulier, a-t-on pensé à simplifier la méthode de comptabilité pour qu'elle soit plus facile à comprendre?

M. Pepin: Monsieur Mulder, voudriez-vous répondre à cette question?

M. Mulder: Monsieur le président, si je peux me permettre, je crois que c'était M. Mayer qui avait demandé une liste de définitions, la dernière fois que le ministre a comparu. Dans la documentation qui a été envoyée au greffier, hier ou ce matin, on peut trouver des définitions des différents termes dans le but d'apporter des éclaircissements. Je me rends compte qu'il peut peut-être y avoir d'autres termes qui devraient être définis pour les membres de ce comité, et nous pourrions le faire également.

M. Pepin: M. Heads voudrait peut-être dire quelque chose.

Le président: Monsieur Heads.

[*Texte*]

Mr. Heads: Mr. Neil, I think you raise a very valid point about the difficulties we appear to be having in communication. I think I would like to make one thing quite clear to the House committee. If we in the CTC fail to communicate, the problem is ours; it is not the problem of the House committee. I think we must go on trying to communicate until we make things clear.

Now I was listening with a great deal of interest to the comments Mr. Mayer made yesterday. Even though Mr. Mayer has given us a list of things he is not quite sure about, I think essentially Mr. Mayer does understand that essentially you have variable costs. What are not variable costs are constant costs. I think we have attempted to give definitions of what is included in the two categories of variable and constant. I think also we have attempted to give an explanation of what is meant by the cost of capital. It is something that we would certainly be happy to explain at greater length before the committee.

• 1135

I think that the charge of simplification, the need for simplification, that Mr. Neil is advancing is very valid, and I think it is incumbent on us at the CTC to respond fully to that request. I am not sure I should go on any longer at the moment, because I am taking the minister's time. But if at any time the committee would like to cross question us on this and have us . . .

Mr. Pepin: Is it true that Mr. Snavelly is the only one who understands railway transportation in Canada?

Mr. Heads: I think modesty on behalf of my staff prevents me from responding to that question.

Mr. Neil: No. I think I said Mr. Snavelly as an outside accountant and the CTC understands it.

Mr. Heads: You did indeed, Mr. Neil.

The Chairman: You have one final question, Mr. Neil.

Mr. Neil: You know, yesterday the president of one of the railways seemed to indicate that he did not understand the accounting system. If he as president does not understand the accounting system, how can you expect us as members of Parliament and the public generally to understand?

I would ask one question, Mr. Minister. My understanding is that with respect to branch line subsidies, for example, it takes about two years for the CTC to go through the figures and get the final figures for the branch line subsidies. Now, if that is not a complicated accounting system I would like to know: What is it all about?

Mr. Heads: Mr. Neil, you are correct that it takes two years to finalize the payments. However, I should add in parenthesis that the railways do not have to wait that long. They are paid now 95% of the . . .

[*Traduction*]

M. Heads: Monsieur Neil, je pense que vous avez soulevé un point très important au sujet des difficultés que nous semblons avoir à communiquer. J'aimerais que le comité de la Chambre comprenne très bien ce que je vais dire. Si nous, de la Commission du transport du Canada ne réussissons pas à communiquer, c'est notre problème; ce n'est pas le problème du Comité de la Chambre. Je pense que nous devons essayer de communiquer jusqu'à ce que les choses soient claires.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les commentaires faits hier par M. Mayer. Bien que M. Mayer nous ait donné une liste de choses qui n'étaient pas claires pour lui, je pense que M. Mayer comprend qu'il n'existe des coûts variables. Ce qui n'est pas des coûts variables représente des coûts constants. Je pense que nous avons essayé de définir ce qui est compris dans les deux catégories, la variable et la constante. Je pense que nous avons essayé de définir ce qu'on entend par le coût du capital. C'est quelque chose que nous serions certainement heureux d'expliquer plus longuement devant le Comité.

Je pense que le besoin de simplification que M. Neil demande est valable et je pense qu'il incombe à la C.C.T. de répondre de manière satisfaisante à cette requête. Je ne suis pas sûr que je devrais m'étendre plus longtemps étant donné que j'accapare le temps de parole du ministre mais si le Comité souhaite à n'importe quel moment nous interroger à son tour . . .

M. Pepin: Est-il vrai que M. Snavelly soit le seul qui connaisse le transport par chemins de fer au Canada?

M. Heads: Je pense que par égard pour mon personnel, je ne peux répondre à cette question.

M. Neil: Non. Je pense que j'ai dit M. Snavelly en tant que comptable de l'extérieur et la C.C.T. le comprend.

M. Heads: Oui, en effet, monsieur Neil.

Le président: Avez-vous une dernière question, monsieur Neil?

M. Neil: Vous savez, hier le président d'une des compagnies de chemins de fer a semblé indiquer qu'il ne comprenait pas le système de comptabilité. Si, en qualité de président, il ne comprend pas le système de comptabilité, comment pouvez-vous vous attendre à ce que nous, députés, et une bonne partie du public comprennent?

J'aimerais poser une question, monsieur le ministre. Je comprends qu'en ce qui concerne les subventions des lignes d'embranchement, par exemple, il faille environ deux ans à la C.C.I. pour examiner les chiffres à fond et avoir les chiffres définitifs pour les subventions des lignes d'embranchement. À présent, si cela n'est pas un système de comptabilité compliqué j'aimerais savoir: De quoi il en retourne.

M. Heads: Monsieur Neil, vous êtes dans le vrai en disant qu'il faut deux ans pour fixer de façon définitive les paiements. Toutefois, je devrais ajouter par parenthèses que les compagnies de chemins de fer n'ont pas à attendre aussi longtemps. Elles sont payées maintenant 95 p. 100 de . . .

[Text]

Mr. Neil: Oh, yes. But I mean it takes you two years to determine the figures for a branch line.

Mr. Heads: Yes, because we are having to go through all the accounts, to go through a large number of regression analyses to determine that what has been claimed is correct and to determine that the thing is correct in its finality. However, Mr. Neil, this would not happen under the new provisions of Bill C-155, because we would be taking the cost structure as determined by Mr. Snavelly in 1980. We have then updated that already to 1982-1983. We would then be forecasting that for future years to 1985-1986. As the bill stands, the forecasts are explained as done as a community effort and not by the CTC in a corner. As the figures stand, the forecasts are produced, there would be no delay, and the whole thing would then be analysed completely in 1985-1986 as the basis for the future cost forecasting exercises.

The Chairman: You have just introduced another term that I am sure is going to cause some confusion. Would you define what the hell regression analysis means?

Mr. Heads: I am sorry. I apologize for that addition. Let me substitute that we have to determine exactly to what extent various costs are related to various output units. I do not think I have produced any more new terms there; I hope not.

Mr. Neil: You just complicated it.

The Chairman: Do not try to explain it any further. Thank you, Mr. Neil. Now, Mr. Dion.

M. Dion: Merci, monsieur le président. Enfin mon tour.

Deux questions, monsieur le ministre, une concernant des déclarations dans un rapport du ministère des Transports du gouvernement du Québec. Je vais vous en lire une partie:

L'intervention du gouvernement fédéral . . .

bien sûr pour régler les problèmes de transport de grain dans l'Ouest

. . . s'articule autour de la crise de capacité dans l'Ouest. Or, cette crise fondée sur des prévisions optimistes de trafic est appréhendée et non réelle. Ces prévisions de trafic comportent une forte dose d'incertitude, de telle sorte qu'il n'est pas impossible qu'elles ne se réalisent pas et que, à long terme, l'Ouest soit doté d'infrastructures ferroviaires d'excellente qualité et disposant de réserves de capacité.

Dans un tel contexte . . .

et c'est le point important du rapport, je pense,

. . . il pourrait y avoir détournement vers les ports du Pacifique de trafic devant normalement emprunter le système Saint-Laurent—Grands lacs. En somme, le système Saint-Laurent—Grands lacs pourrait être en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest.

J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

[Translation]

M. Neil: Oui, en effet. Mais je veux dire qu'il faut deux ans pour établir les chiffres d'une ligne d'embranchement.

M. Heads: Oui, vu que nous devons examiner tous les comptes, nous livrer à de nombreuses analyses des baisses pour déterminer si les revendications sont légitimes. Néanmoins, monsieur Neil, cela ne se produirait pas en vertu des nouvelles clauses du Bill C-155, puisque nous prendrions la (structure) des coûts établie par M. Snavelly en 1980. Nous l'avons déjà mise à jour pour 1985-1986. Comme le bill l'indique, les prévisions ont été l'oeuvre de tous et non pas de la C.C.I. seule. Comme les chiffres l'indiquent, les prévisions ont été faites, il n'y aura pas de retard et le tout sera entièrement analysé en 1985-1986 en tant que base pour la future planification financière.

Le président: Vous venez d'utiliser un terme qui est en train de créer une certaine confusion. Pourriez-vous nous dire ce que signifie analyse des baisses enregistrées?

M. Heads: Je regrette. Je m'excuse pour cet ajout. Laissez-moi dire à la place que nous devons déterminer exactement dans quelle mesure les coûts divers sont reliés aux différentes unités de production. Je ne pense pas avoir utilisé ici d'autres nouveaux termes; du moins, je l'espère.

M. Neil: Vous avez juste compliqué les choses.

Le président: N'essayez pas de fournir d'autres explications. Merci, monsieur Neil. Maintenant, au tour de M. Dion.

Mr. Dion: Thank you, Mr. Chairman. My turn at last.

Two questions, Mr. Minister. One concerns statements in a report of the Quebec Ministry of Transport. Let me read part of it:

The federal government's intervention . . .

to settle problems of grain transportation in the western provinces, of course . . .

is linked to the capacity crisis in that region. In fact, because it is based on optimistic traffic forecasts, this crisis is a possibility but has not actually taken place. The forecasts are based on a good measure of uncertainty, therefore it is possible that they will not reflect reality and that, in the long run, the western provinces will have excellent railway facilities and plenty of capacity in reserve.

In this context . . .

and I believe this is the most important issue in the report . . .

traffic normally using the St. Lawrence—Great Lakes system will be rerouted through the Pacific harbours. In short, the St. Lawrence—Great Lakes system would see a decrease in importance when compared to the western route.

I would like your comments on this.

• 1140

M. Pepin: Dans toute analyse économique, il y a une partie d'incertitude, c'est évident. Le besoin de l'Ouest a été identifié autour de 1980 par des groupes comme le WESTAC, par

Mr. Pepin: Obviously, any economic analysis will have certain elements of uncertainty. Western requirements were identified around 1980 by groups like WESTAC. I remember

[Texte]

exemple. Je me rappelle avoir lu la documentation qu'ils donnaient à ce moment-là. Ils disaient que l'augmentation du transport du grain serait de tant pendant les prochaines années et que pour le charbon, ce serait 300 p. 100 de ce que c'est présentement. Ils ont fait des pronostics qui se sont révélés un peu optimistes, comme dit la formule ici, dans le sens que nous avons vécu une récession depuis ce temps-là. Mais la majorité des économistes que je connais disent, et les chemins de fer vous l'ont dit hier, je pense, qu'on prévoit que ce pronostic donné à l'époque va se réaliser deux ans plus tard qu'il aurait dû se réaliser si les économistes avaient eu raison.

Donc, les investissements dont on parle sont jugés nécessaires en fonction de l'analyse économique. Je pense que c'est assez simple: la production du grain augmente chaque année d'à peu près... On a un record dans l'exportation: l'an passé c'était 26 millions de tonnes et ce sera 28 millions de tonnes cette année. Alors, pour le grain, cela semble bien marcher. Dans le secteur du charbon, c'est la même chose. Vous avez une augmentation considérable de production du charbon dans l'Ouest. Toute la zone du nord-est de la Colombie-Britannique est en pleine expansion. Le port de Prince-Rupert est en pleine expansion aussi. Il semble donc que ces choses-là vont se réaliser. Maintenant, est-ce qu'on arrivera à temps? Est-ce qu'on arrivera un peu trop tôt? Est-ce qu'on arrivera un peu trop tard? L'histoire le dira.

En ce qui a trait à l'implication que si on s'occupe de l'Ouest, on s'occupe moins de l'Est, ce n'est pas vrai. Je pense que le Saint-Laurent se porte remarquablement bien. On fait des prédictions pour le Saint-Laurent, de la même façon qu'on en fait pour l'Ouest. On sait très bien qu'en principe, autour de l'année 1994 ou 1995, on aura un *quantum jump* dans le Saint-Laurent. Il faudra doubler le volume ou quelque chose du genre. Tout cela, c'est prévu également.

Maintenant, ce qui est un facteur important, c'est les marchés. Comme les marchés du grain se développent plus rapidement dans le Pacifique qu'en Europe, eh bien, il est normal que l'exportation de grain par la côte du Pacifique ait augmenté plus rapidement que celle par le Saint-Laurent, qui reste quand même très considérable. Si ma mémoire est fidèle, c'est à peu près 50-50 présentement. Mais on ne peut pas changer le fait que si le marché du grain se développe en Chine, au Japon, etc., il est difficile d'expédier le grain par Montréal et de tourner par Panama pour aller le livrer au Japon, n'est-ce pas? Il y a des courants commerciaux qui imposent la direction du trafic.

Le président: Monsieur Dion.

M. Dion: Merci. Ma deuxième question concerne les retombées économiques. Dans le même rapport, on nous dit que le gouvernement fédéral dépensera, selon les prévisions, 6,8 milliards de dollars d'ici 1986-1987. Là-dessus on affirme, toujours dans le même rapport, que le Québec ne recevra que 300 millions de dollars. On ne dit pas qu'il aura des contrats de 300 millions de dollars, mais qu'il devra se contenter de contrats de 300 millions de dollars pour la fourniture de matériel roulant. On s'en tient au matériel roulant seulement.

J'aimerais avoir quelques précisions concernant les retombées économiques. J'ai vu assez souvent des chiffres de l'ordre

[Traduction]

reading the background information they provided at that time. They were saying that the volume of grain transport will increase by $x\%$ in the next few years and that the volume of coal transport will increase by 300%, the actual figure. Some previous forecasts have turned out to be a bit optimistic, like the report says, because the recession was not taken into account. Nonetheless, most of the economists I know say, and I think the railways have said so themselves yesterday, that the volume forecasted will be realized two years later than originally thought.

Therefore, the investments mentioned are deemed necessary as a consequence of the economic analysis. It is relatively easy: grain production increases each year by... We had a record year last year: 26 million tons; this year it will be 28 million. Grain seems to be doing well. In the coal market the same situation prevails. There is a considerable increase in coal production in the western region. The whole north-eastern zone of British Columbia is booming, Prince Rupert also. Therefore it seems things are coming along. Now, will we hit the target on time? Too early? Too late? Only the future will tell.

As for the allegation that if we take care of the west the east suffers. It is not true. I believe the St. Lawrence is doing remarkably well. Forecasts are made for that region as well as for the western region. We know in principle that by around 1994 or 1995 there will be a quantum in the St. Lawrence region. The volume will have to be doubled or something in that area. All that has been forecasted as well.

Now, the important factor is the market. Because of the fact the grain markets are developing more rapidly in the Pacific than in Europe, we can normally expect the Pacific grain exports to increase more rapidly than the St. Lawrence grain exports, even though the latter are still considerable. If my memory serves me well, it is about 50-50 right now. But we cannot alter the fact that if the grain market grows in China, Japan, etc... it is difficult to ship grain through Montreal to go through Panama to deliver the grain to Japan. Commercial trends determine traffic direction.

The Chairman: Mr. Dion.

Mr. Dion: Thank you. My second question deals with economic fallout. The same report forecasts that the federal government expenditures will be \$6.8 billion between now and 1986-1987. Of this amount, Quebec is supposed to receive \$300 million. It is not said that province will have contracts amounting to \$300 million; what is said is that Quebec will have to make do with \$300 million worth of contracts for the provision of rolling stock on wheels only.

I would like some additional detail on the economic fallout. I have often seen figures of approximately \$16 billion for

[Text]

de 16 milliards de dollars d'investissement avec le CN, CP et le gouvernement fédéral. Dans ce rapport-là, on affirme que c'est 6.8 milliards de dollars.

M. Pepin: Probablement que c'est une période de temps différente de celle du 16.5 milliards de dollars; 16.5 milliards de dollars, c'est pour une période de 10 ans. Peut-être qu'eux parlent d'une période de cinq ans; je ne sais pas. Je n'ai pas vu le texte.

[Translation]

investments with the CN, the CP and the federal government. In this report, they mention a figure of \$6.8 billion.

Mr. Pepin: It probably makes reference to a different period than the period covered by the \$16.5 billion; \$16.5 billion is for a 10-year period. Maybe they are talking about a five-year period; I do not know. I did not see that report.

• 1145

Alors, quand il s'agit de savoir quelle région du Canada va profiter le plus d'un projet comme celui-là, qui est un projet énorme, comme vous le savez, il faut se demander tout de suite de quoi il s'agit. Qu'est-ce qu'on va faire? Alors, ajouter un troisième chemin de fer, qui est la formule que les gars de l'Ouest emploient à l'occasion, parce que c'est l'équivalent d'un troisième chemin de fer, cela suppose la construction de la voie, cela suppose du travail de construction, cela suppose de l'équipement. Alors, si on parle de l'équipement, on se pose la question suivante: Où est-ce que cet équipement est produit? La réponse, c'est que le gros de l'équipement est produit en Ontario et au Québec. Par conséquent, les retombées économiques pour le Québec sont dans le secteur de l'équipement plutôt que dans le secteur de la construction, puisque pour mettre les voies en place, on va employer des gars de l'Ouest. Alors, plus de 50 p. 100, si ma mémoire est fidèle, des dépenses directes vont se faire dans l'Ouest.

Quelles sont les dépenses qui sont prévues pour le Québec? Encore une fois, je vous répète que ce sont des données globales, assez générales.

Monsieur Mulder, racontez-nous cela.

Mr. Mulder: I am giving figures for 10 years, from 1983 until 1992, and the reference I am using is a background note that we gave to the media... well, to the public—on February 8, when the government came out with its policy statement. One of the background notes dealt with the railway investment plan. So this is for 10 years.

In Quebec, the amount of money that the railways will spend to upgrade or expand the system in Quebec over that 10-year period is \$1.4 billion. So out of the \$16.5 billion, \$1.4 billion is for Quebec. Roughly 8.5%.

For the overall industrial spinoffs—that is, as to where throughout the country the railways will buy the locomotives, where will the hopper cars be bought, where will the steel be bought, all the other materials and so on—Quebec gets \$5 billion worth of industrial activity. That is, \$5 billion.

Mr. Dion: Out of 16 billion?

Mr. Mulder: No, out of \$35 billion. The overall economic activity, purchasing equipment and raw materials and steel and so on, the estimate of that is that the \$16.5 billion will generate \$35 billion worth of economic activity. Of that, Quebec gets \$5 billion. Roughly 14.5%.

Finally, an interesting figure is that the overall estimate of employment of this \$16.5 billion is 375,000 person-years of employment, of which Quebec gets 59,000. Roughly 16%. So

When we need to know which Canadian region will profit from a project of this magnitude, we must ask ourselves what the project is all about. What will we do? Then, add a third railway, which is the term sometimes used by the boys out West because it is the equivalent of a third railway. It involves rail construction and equipment. Then, if you mention equipment, we ask ourselves the following question: Where is the equipment made? The answer is that most of the equipment is made in Ontario and Quebec. Consequently, the economic fall out for Quebec is in the equipment sector rather than in the construction sector since western workers will be hired to lay the rails. So, if my memory serves me well, more than 50% of the direct costs will be incurred in the west.

What costs are foreseen for Quebec? Here again, I repeat, these are general figures.

Mr. Mulder, please explain.

M. Mulder: Je vous donne des chiffres pour une période de 10 ans, de 1983 à 1992 et la référence utilisée est la documentation donnée aux médias, ou plutôt au public, le 8 février lorsque le gouvernement a formulé son énoncé de politique. Un des documents traitait du plan d'investissement des chemins de fer. On couvre donc une période de dix ans.

Au Québec, le montant dépensé par les chemins de fer pour améliorer ou agrandir le système sur cette période de dix ans sera de \$1,4 milliard. Donc, sur les \$16,5 milliards, 1,4 reviendra au Québec, environ 8,5%.

En ce qui a trait aux sous-produits industriels—c'est-à-dire où dans les pays les chemins de fer vont acheter les locomotives, les wagons-trémies, l'acier et les autres matériaux—la part du Québec sera de \$5 milliards pour l'activité industrielle.

M. Dion: Sur 16 milliards?

M. Mulder: Non, sur 35 milliards. Pour l'activité économique globale, l'achat de matériel et de matières premières, d'acier et ainsi de suite, l'estimation est que \$16,5 milliards vont engendrer 35 milliards. De ce montant, le Québec va recevoir 5 milliards. Environ 14,5%.

Enfin, autre chiffre intéressant, ces \$16,5 milliards doivent d'après les prévisions créer 375 000 années-personnes, 59 000 au Québec, soit environ 16% du total. Le Québec aura donc

[Texte]

Quebec gets considerably more of the share of economic activity than it does of the specific railway investments in upgrading its tracks or its yards and so on.

M. Dion: Merci.

Le président: Monsieur Dion, avez-vous fini?

M. Dion: Oui, monsieur le président, merci.

The Chairman: A supplementary, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Supplementary to that, I wonder if Mr. Mulder would tell us whether that figure is a figure which also includes the loss to gross domestic product of taking money away from the farm sector? Were the losses there and the resulting lack of a multiplier effect for that spending computed to come up with that figure? Or is it simply a gross figure for the one side of the equation with no estimate on the other side?

Mr. Mulder: The figures that I quoted, Mr. Althouse, were just for the spinoffs from the railway investment. It does not include either negative or positive effects on the farm community or farm income by going ahead with it. That refers to the discussion you had with the minister on whether there is a gain for the farmers or a loss.

The Chairman: Mr. Benjamin was the second to last.

Mr. Pepin: Just a footnote, Mr. Chairman . . .

The Chairman: A footnote, Mr. Minister?

Mr. Pepin: These are the figures for the railways only, railways' expenditures only.

Cela ne comprend pas certains éléments de la contribution fédérale qui sont de nature structurelle ou infrastructurelle.

• 1150

... ou par exemple l'achat des wagons-trémies n'est pas compris là, ou la réhabilitation des voies d'embranchement n'est pas compris là. Alors, l'équipement nécessaire, les wagons-trémies, à supposer qu'un certain nombre sera construit à Sorel, comme c'est le cas présentement, n'est pas compris dans les chiffres que M. Mulder vous a donnés.

M. Dion: Monsieur le président, juste un point, s'il vous plaît.

Le président: Oui.

M. Dion: Est-ce que cela serait possible d'avoir un rapport semblable comme cela à la disposition du Comité, de nous fournir ces données-là?

Mr. Mulder: I may be incorrect, but I believe that was already provided to the committee members. It was released on February 8th, but I could send the member a direct copy of this information.

The Chairman: *Merci.* Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before I start on my time, I have a housekeeping administrative motion I would like to move which we discussed in the steering committee. It was

[Traduction]

droit à une part considérable de l'activité économique mais à une part moindre des investissements liés de plus près aux voies ferrées c'est-à-dire, l'amélioration des rails, des gares de triage, etc.

Mr. Dion: Thank you.

The Chairman: Mr. Dion, are you finished?

Mr. Dion: Yes, Mr. Chairman, thank you.

Le président: Une question supplémentaire, M. Althouse.

M. Althouse: Comme suite à la question, j'aimerais que M. Mulder nous dise si ce chiffre comprend aussi les pertes relatives au produit domestique brut résultant du retrait de fonds dans le secteur agricole? Est-ce que les pertes dans ce secteur et l'absence qui en résulte d'un multiplicateur pour cette dépense ont été compilées afin d'en arriver à ce chiffre? Ou s'agit-il simplement d'un chiffre brut qui ne tient compte que d'un côté de l'équation sans estimation de l'autre côté.

M. Mulder: Les chiffres que j'ai donnés, M. Althouse, concernaient uniquement les sous-produits de l'investissement dans les chemins de fer. Ils ne comprennent pas ces effets positifs ou négatifs sur la communauté agricole ou les revenus agricoles. Votre question renvoie à votre discussion avec le ministre sur s'il s'agit d'une perte ou d'un gain pour les fermiers.

Le président: M. Benjamin était l'avant dernier.

M. Pepin: Une précision simplement M. le président.

Le président: Une précision, M. le ministre?

M. Pepin: Il s'agit de chiffres pour les chemins de fer seulement, les dépenses de chemins de fer seulement.

They do not include certain elements of the federal contribution that are related to structure or infrastructure.

... Or for example the purchase of hopper wagons, or upgrading branch lines. This equipment is not included. Consequently, the equipment we need, hopper wagons, let us suppose a certain quantity will be built in Sorel, as is the case now, are not included in the figures Mr. Mulder gave you.

Mr. Dion: Mr. Chairman, one more item please.

The Chairman: Yes.

Mr. Dion: Would it be possible to put a similar report at the committee's disposal, to provide us with this data.

M. Mulder: Je me trompe peut-être, mais je crois que ce rapport a été déjà communiqué aux membres du comité. Il est paru le 8 février, mais j'enverrai au membre un exemplaire (original) contenant ces informations.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président. Avant de commencer, voici une motion d'intérêt courant que j'aimerais proposer et

[Text]

agreeable there and it was suggested I should move this motion.

I move that Mr. Nelson Coyle, NDP researcher, who will be accompanying the committee to Edmonton and Winnipeg during the week of August 1 to August 6, 1983, be reimbursed one-way economy fare, from Winnipeg to Ottawa.

The Chairman: The committee has heard the motion, is there any discussion?

Some hon. Members: No.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Benjamin, proceed with your questioning, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I raised this point with the minister on his first appearance and also raised it with him in the House and, at one occasion or another, he said that it was a matter that the Minister of Energy, Mines and Resources should be asked. I have asked that the Minister of Energy, Mines and Resources appear before this committee, but we have not had any response on that yet.

I would like to ask the minister, can he now advise what the government's policy is regarding the disposition of the Dominion coal lands, which will be opened up as to price in this legislation? Does the government intend to develop it itself, or lease it out, or sell it off? Has the minister given any consideration to one of the points in our alternative proposal that the Dominion coal lands not only be opened up but that they be returned to the Province of British Columbia? B.C. gave them up in the first place to get the Kettle Valley line built, and this is now mostly abandoned.

Since the Constitution says that resources belong to the provinces, what consideration was given to that point? What is the government's policy on the disposition of the coal lands?

Mr. Pepin: The simple answer is that the government does not have one.

The purpose of the inclusion of the Dominion coal block in this bill is simply . . .

Mr. Benjamin: On the price.

Mr. Pepin: —to remove the \$2 per tonne.

That is all there is there.

Mr. Benjamin: You have always had the . . .

Mr. Pepin: Presumably a policy will be developed on that, and then we would have had to pass a bill to remove the \$2 restriction on it. So it is purely convenience, purely practical. The government thought that this was the right occasion, this being part of the Crow rate, to remove it at this moment. But the policy has to be defined.

Mr. Benjamin: I understand that. You have always had the authority to dispose of the lands, but nobody would want them at \$2 a tonne.

[Translation]

que j'ai évoquée devant le comité directeur. Le comité m'a suggéré de proposer cette motion.

Je propose que l'on rembourse à M. Nelson Coyle, chargé de la recherche pour le Nouveau parti démocratique, qui accompagnera le comité à Edmonton et à Winnipeg entre le 1^{er} et 6 août 1983, le prix d'un aller en classe touriste Winnipeg-Ottawa.

Le président: Le comité a entendu la motion. Y a-t-il des questions?

Des voix: Non.

Motion acceptée.

Le président: Monsieur Benjamin, veuillez poursuivre.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai soulevé ce point avec le ministre lors de sa première intervention et l'ai également soulevé avec lui à la Chambre et lors de l'une de ses interventions, il a dit que c'était une question qui devait être posée au ministre de l'Énergie, des mines et des ressources. J'ai demandé à ce que le ministre de l'Énergie, des mines et des ressources se présente devant ce comité, mais nous n'avons eu encore aucune réponse à ce sujet.

J'aimerais demander au ministre s'il peut nous dire quelle est la politique du gouvernement concernant la disposition des terres minières du Dominion dont le prix n'est pas fixé dans cette loi. Est-ce que le gouvernement a l'intention de les exploiter, ou de les louer ou de les vendre? Est-ce que le ministre a pris en considération un des points de notre proposition de rechange qui veut que les terres minières du Dominion soient non seulement libres d'être vendues ou rendues à la Colombie-Britannique? La C.B. s'en est défait au départ pour construire la ligne de Kettle Valley et celle-ci est presque abandonnée.

Vu que la Constitution dit que ces ressources appartiennent aux provinces, quelle attention approtez-vous à ce point? Quelle est la politique du gouvernement concernant la disposition des terres minières?

M. Pepin: La seule réponse est que le gouvernement n'en a pas.

Le but d'inclure les terres minières du Dominion dans ce projet de loi est simplement . . .

M. Benjamin: Sur le prix.

M. Pepin: Supprimer les \$2 par tonne.

Tout est là.

M. Benjamin: Vous avez déjà en le . . .

M. Pepin: Vraisemblablement, on élaborera une politique là-dessus et ensuite nous devrions voter un projet de loi pour supprimer les \$2 de restriction. Cela relève du domaine purement pratique. Le gouvernement a pensé que l'occasion était bonne, puisque cela fait partie du Nid-de-Corbeau. Mais la politique doit être définie.

M. Benjamin: Je comprends. Vous avez toujours eu l'autorité de disposer de ces terres, mais personne n'en voudrait à \$2 la tonne.

[Texte]

Mr. Pepin: No. So we remove . . .

Mr. Benjamin: So you are removing the \$2 limit. I am asking this question not only because it is our feeling that those lands should be returned to the Province of British Columbia to do with them as they see fit, but Canadian Pacific Limited yesterday said, yes, Fording Coal Company, a subsidiary of theirs, is definitely interested, which I find strange. The government took those lands away from Canadian Pacific in 1897, but they would obviously like to have them back.

Mr. Chairman, the minister made a statement in his earlier remarks that went something to this effect: The only thing that stayed constant was the revenues to the railways for moving grain. What about the \$1.5 billion in benefits—nearly \$1.6 billion in benefits, both direct cash and indirect benefits from 1970 to 1980? Was that not some income for the railroads, in addition to the grain income, hopper cars, boxcar repairs, branch line subsidies, and branch line rehabilitation?

• 1155

Mr. Pepin: You want me to answer now?

Mr. Benjamin: Well . . .

Mr. Pepin: I will very rapidly go over what will happen to the Dominion coal block and the question of whether Fording Coal, Ltd., is interested, and so on. My understanding is that every mining organization which is around that area will naturally show interest. I understand that B.C. Coal, Ltd., has also shown interest.

Mr. Benjamin: That is another reason we would like to have the Minister of Mines in front of the committee.

Mr. Pepin: She would tell you what I told you now.

Mr. Benjamin: I understand that at least four permits have been issued for exploration drilling, to find out the size of the coal deposits. We would like to know to whom were they given. To whom were those permits issued? But I do not imagine . . .

Mr. Pepin: For exploration?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pepin: I can speak on the subject of the \$1.6 billion, which I presume is the federal government's overall contribution in the 1970s to western grain transportation by way of hopper cars, branch line rehabilitation, branch line subsidies, and so on. Well, that is the result of the anomaly of the Crow.

[Traduction]

M. Pepin: Non, nous avons donc enlevé . . .

M. Benjamin: Par conséquent, vous enlevez les \$2 fixés. Je pose cette question simplement parce que nous pensons que ces terres devraient être retournées à la province de la Colombie-Britannique pour qu'elle en dispose à sa guise. Mais le Canadien Pacifique a dit oui hier, et la compagnie Fording Coal, une de leurs compagnies affiliées, est très intéressée, ce que je trouve étrange. Le gouvernement a retiré ces terres au Canadien Pacifique en 1897, mais la compagnie est manifestement intéressée à les avoir.

Monsieur le président, le ministre a fait une déclaration lors des discussions précédentes qui peut être résumée ainsi: Les seuls revenus qui sont restés constants sont les revenus des chemins de fer pour le transport du grain. Que fait-on des bénéfices se chiffrant à 1.5 milliard de dollars près de 1.6 milliard de dollars en espèces et en bénéfices indirects entre 1970 et 1980. Cela ne constituait-il pas un revenu pour les chemins de fer, en plus des revenus provenant du transport des grains, de la location des wagons-trémie, de leur réparation, des subventions pour les embranchements et pour leur réaménagement?

M. Pepin: Vous voulez que je réponde tout de suite?

M. Benjamin: Eh bien . . .

M. Pepin: Je vous dirai succinctement ce qui arrivera au bloc Dominion Coal, si la société Fording Coal, Ltd. est intéressée, et ainsi de suite. Selon mes rend-seignements toutes les exploitations minières dans ce secteur manifesteront naturellement de l'intérêt. Je crois savoir que B.C. Coal Ltd. a également manifesté de l'intérêt.

M. Benjamin: Voilà une autre raison pour laquelle nous désirerions que le ministre des Mines se présente devant le comité.

M. Pepin: Elle vous répéterait ce que je viens de vous dire.

M. Benjamin: Je crois savoir qu'il a été délivré au moins quatre permis de forage de prospection dans le but de connaître la dimension des gisements de houille. Nous aimerions savoir à qui ces permis ont été délivrés. À qui ont-ils été octroyés? Mais je ne m'imagine pas que . . .

M. Pepin: Pour prospection?

M. Benjamin: Oui.

M. Pepin: Je peux vous entretenir de la question de la somme de \$1.6 milliards, laquelle constitue, je crois, la totalité de la contribution du gouvernement fédéral au transport du grain de l'Ouest dans les années 70, tant sous forme de wagons-trémies que de réaménagement d'embranchements, de subventions à des embranchements, et le reste. Eh bien, cela est la conséquence de l'anomalie constituée par le tarif du Nid-de-Corbeau. Ne s'agissait-il pas d'un certain revenu pour les chemins de fer, en sus du revenu du grain, des wagons-trémies, des réparations aux wagons couverts, des subventions aux embranchements et du réaménagement d'embranchements?

[Text]

Mr. Benjamin: That was income to the railways.

Mr. Pepin: At one point, the railways said they were sorry, but but they could not afford both to lose money and invest some more money. So the government was dragged in. This was a series of events which you will remember very well, since you have been in the House all through that period of time. This is considered by the government to have been the catch-up exercise. So the hopper cars are at the disposal of the railways for carrying western grain. The same is true for branch line rehabilitation. It is a remedy the government found, in a very ad hoc fashion, to make up for an abnormal situation.

Mr. Benjamin: But it was additional revenue for the railroads, apart from what they were getting on the Crow rate.

Mr. Pepin: Indirectly, yes.

Mr. Benjamin: Well, some of it was direct.

Mr. Pepin: It was an advantage for the shippers of grain.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mr. Pepin: At one point, the Canadian Wheat Board decided it was not sufficient.

Mr. Benjamin: Oh, yes. In addition to that, there are the hopper cars the Wheat Board and two provinces bought.

Mr. Pepin: Yes. It shows you the dramatic situation the Crow had created.

Mr. Benjamin: That is another argument which the minister and I will spend a whole weekend on sometime at his place.

The Chairman: Next questioner . . .

Mr. Pepin: That is not my idea of a weekend.

Mr. Benjamin: Well, we could take a whole weekend.

Mr. Chairman, yesterday we listened to the shedding of tears, figuratively speaking, particularly by the two railroads. We heard their pleas of poverty, desperation, and crisis. This has been paid attention to by the government, a host of other umbrella organizations, and a few other corporations who have been feeling sorry for the railroads.

But there has not been much attention paid to the position of the people who are affected on the other side of the coin. The Saskatchewan Department of Agriculture issued a little statistical bulletin just a few weeks ago, Mr. Chairman, dealing with the net farm income in Saskatchewan. This says that the average net realized farm income dropped from \$17,700 to \$13,600. The price of almost every type of grain—all wheat prices—dropped \$22 a tonne. It says that Durum dropped \$38 a tonne. Flax, \$13 a tonne; barley, \$20; oats, \$15. These are drops in prices.

[Translation]

M. Benjamin: Cela représentait un revenu pour les chemins de fer.

M. Pepin: À un certain stage les chemins de fer ont déclaré qu'aussi regrettable que cela puisse être, ils ne pouvaient pas se permettre de perdre de l'argent et d'en investir davantage en même temps. C'est ainsi que le gouvernement a été contraint d'intervenir. Il s'agit d'un enchaînement de circonstances dont vous vous rappelez très bien puisque vous avez fait partie de la Chambre pendant toute cette période. Le gouvernement considère cette action comme un exercice de rattrapage. Ainsi donc les wagons-trémies sont à la disposition des chemins de fer pour le transport du grain de l'Ouest. Il en va de même pour le réaménagement des embranchements. C'est une solution très ponctuelle que le gouvernement a mise au point dans le but de faire face à une situation anormale.

M. Benjamin: Mais cela constituait un revenu supplémentaire pour les chemins de fer, sans compter ce qu'ils touchaient grâce au tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Pepin: Oui, indirectement.

M. Benjamin: Euh! une certaine partie était directe.

M. Pepin: Cela constituait un avantage pour l'expéditeur de céréales.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

M. Pepin: À un moment donné la Commission canadienne du blé a décidé que cela ne suffisait pas.

M. Benjamin: Ah oui! Il y a aussi les wagons-trémies que la Commission canadienne du blé et deux provinces ont achetés.

M. Pepin: Oui. Cela montre bien la situation désastreuse créée par le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Benjamin: Il s'agit ici d'un autre argument dont le Ministre et moi devrions discuter chez lui un de ces jours pendant tout un week-end.

Le président: Au prochain interrogateur . . .

M. Pepin: Ce n'est pas l'idée que je me fais d'un week-end.

M. Benjamin: Si! nous pourrions y consacrer un week-end entier.

Monsieur le président, nous avons écouté hier des plaidoyers larmoyants, notamment de la part des deux sociétés ferroviaires. Nous avons entendu leur réquisitoire faisant état d'une situation de pauvreté, de désespoir et de crise. Le gouvernement a porté attention à ce réquisitoire, de même que de nombreuses associations-cadres et quelques autres sociétés qui se sont apitoyées sur le sort des chemins de fer.

Mais on n'a guère porté attention, par contre, à la situation du peuple qui est touché par cet état de chose. Monsieur le président, le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan a publié il y a quelques semaines un petit bulletin statistique portant sur le revenu agricole net en Saskatchewan. Or ce bulletin atteste que la moyenne du revenu agricole net est tombée de \$17,700 à \$13,600. Le prix de presque tous les types de céréales—de tous les blés—a diminué de \$22 la tonne. Le bulletin rapporte notamment que le blé durum a diminué de

[Texte]

Mr. Althouse and I have received a submission from a farmer, a very good one who keeps accounts of every part of his operation. He is a barley producer in the Grand Prairie area and he farms of 1,000 acres under cultivation. His books show that his cost per acre is \$159.20. His revenue from barley delivered, 1982-1983, is \$104.50 per acre. His revenue, based on initial prices for the coming crop year, 1983-1984, will be \$88 per acre and his revenue on wheat was \$105 to \$123 an acre with these costs of \$159.

• 1200

Here is a farmer from Debolt, Alberta. Costs, \$72 an acre last year. Keeps track of everything. His revenue was \$53 an acre. Here is the Municipality of Fairview. It says that . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, would you get to your question, please? Your time is very short.

Mr. Benjamin: —based on 5.1 times Crow, and the deliveries in the 1980-1981 crop year, if the same volume of deliveries were made in 1990 it takes \$1.1 million a year more out of the income of grain producers in the Fairview municipality.

Now, Mr. Chairman, has the government done any studies on this other side of the coin? Have they balanced off what the costs are on the other side of the coin? In fact, losses?

Mr. Snavely himself says there will be fewer family farms. One of the banks, in an internal document, tells us that this will result in the loss of 40,000 family farms out west. Are those not costs, on the other side of the coin, to the gain producers? How in the devil can they afford to pay these increased costs in the light of the position they are in now, with world wheat prices, the way grain prices are and the surpluses there are in our competing countries?

How can we have the nerve to turn around and tell them they are going to have to pay hundreds of millions more than they presently are, when you consider all their other costs of production? How can we possibly justify this?

Mr. Pepin: Well, unfortunately or fortunately, Mr. Althouse has asked the same question, a carbon copy of what you ask now, and it took quite some time to . . .

Mr. Benjamin: By the way, we have dozens of these individual cases.

Mr. Pepin: I feel that I should not repeat everything I said.

The Chairman: I agree, Mr. Minister. Your answer is already on the record.

[Traduction]

\$38 la tonne, le lin de \$13 la tonne, l'orge de \$20 et l'avoine de \$15. Il s'agit d'une baisse d'envergure.

M. Althouse et moi-même avons reçu un exposé d'un agriculteur, un type très compétent, qui tient registre minutieusement de son exploitation. C'est un producteur d'orge dans le secteur de Grand Prairie et il dispose d'une superficie de 1,000 acres en culture. Or ses livres indiquent un coût par acre de \$159.20 tandis que le revenu perçu pour l'orge livrée en 1982-1983 n'atteint que \$104.50 l'acre. Or si nous nous fondons sur les prix initiaux pour l'année de récolte à venir, soit 1983-1984, son revenu sera de \$88 l'acre et son revenu pour le blé se situait entre \$105 et \$123 l'acre comparativement à ses coûts de \$159.

Voici les données pour un agriculteur de Debolt (Alberta). Ses coûts s'élevaient l'an dernier à \$72 l'acre. Il tient registre de tout. Son revenu n'atteignait que \$53 l'acre. Voici maintenant la municipalité de Fairview. Il est indiqué que . . .

Le président: Monsieur Benjamin, veuillez en venir à votre question. Il ne vous reste que très peu de temps.

M. Benjamin: . . . En se fondant sur 5.1 fois le tarif actuel du Nid-de-Corbeau et les livraisons effectuées au cours de l'année de récolte 1980-1981, si ce même volume de livraison était maintenu en 1990, on en arriverait à une diminution supplémentaire de 1.1 million de dollars par année en ce qui a trait au revenu du grain perçu par les producteurs de la municipalité de Fairview.

Eh bien, monsieur le président, le gouvernement a-t-il fait des études quelconque sur cet aspect de la question? A-t-il comparé les coûts, en fait les pertes qui en découlent?

M. Snavely déclare lui-même que le nombre d'exploitations agricoles familiales diminuera. L'une des banques rapporte dans un document interne que cette situation se traduira par une perte de 40,000 exploitations familiales dans l'Ouest. Ne s'agit-il donc pas, sous cet aspect, de coûts pour le producteur de grain? Bon sang! Comment le producteur peut-il arriver à faire face à une telle hausse des coûts dans la situation où il se trouve actuellement, c'est-à-dire si l'on tient compte du prix mondial du blé, de celui des céréales, et des surplus accumulés dans les pays compétiteurs?

Comment peut-on avoir le culot de dire ensuite au producteur qu'il lui faudra payer des centaines de millions de plus qu'il ne le fait maintenant, si l'on tient compte de tous ses autres coûts de production? Comment est-il possible de justifier cela?

M. Pepin: Eh bien, malheureusement ou heureusement, M. Althouse a posé la même question. La vôtre en est une réplique parfaite et il a fallu un temps considérable pour . . .

M. Benjamin: Incidemment, nous avons des douzaines de cas particuliers de ce genre.

M. Pepin: Je crois que je ne devrais pas répéter tout ce que j'ai déjà dit.

Le président: Je suis d'accord, monsieur le ministre. Votre réponse est déjà enregistrée.

[Text]

Mr. Pepin: On the subject of social changes brought out by changes in transportation, the only thing I could observe is that these changes have been going on for years. You talk about the number of farms. You take about the size of farms. This has been going on for a number of years.

I know Judge Hall is in the audience, but you just have to read what he says on those subjects, on the subject of consolidation in the west.

Mr. Benjamin: Why do we have to compound it?

Mr. Pepin: What I am saying is that these changes have taken place already, with the Crow rate in operation; that you must look for other reasons. And when Judge Hall looked at the other reasons he found a good number to explain why these changes, this consolidation, had taken place in the west.

Mr. Benjamin: Yes, it was all the other costs that went up.

The Chairman: Okay, I am going to have to cut this discussion off and go to Mr. Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, le gouvernement du Québec avait publié un document qui s'intitule *La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec*. Ce document se réfère à la lettre que M. LeClair vous expédiait ainsi qu'à la lettre de M. Stinson pour la période de 1983 à 1987. On disait qu'il y aurait 1.6 milliard de dollars d'investissement, soit 43 p. 100 des 3.7 milliards d'investissements totaux du CN sur l'ensemble du réseau et 1.9 milliard de dollars, soit 61 p. 100 des 3.1 milliards de dollars que le CP compte investir dans l'ensemble du réseau.

Le document continue en parlant du doublement de tronçon Edmonton-Vancouver, de certaines installations, de l'agrandissement et de la modernisation des cours de triage et ateliers, tant du CN que du CP, dans les Prairies et en Colombie-Britannique.

• 1205

Evidemment, le document dit que, considérés globalement pour le CN et le CP, ces investissements se répartissent moitié moitié. D'une part, il y a des renouvellements et des améliorations mineures au réseau d'équipement de l'Est et de l'Ouest, et d'autre part, des travaux d'expansion visant à accroître la capacité du réseau de l'Ouest.

Le document continue en disant, et vous allez voir à la fin que la question se rapporte à cela:

On n'y retrouve donc aucun programme de revalorisation des embranchements de l'Est, aucun investissement spécifiquement destiné à l'amélioration des voies du corridor Québec-Windsor, pour les besoins de VIA Rail.

J'aimerais poser une question simple, que certains vont peut-être qualifier de simpliste. A l'heure actuelle, au niveau du

[Translation]

M. Pepin: Pour ce qui est des transformations sociales apportées par des modifications dans les transports, je vous ferais simplement remarquer que ces transformations se poursuivent déjà depuis des années. Vous parlez du nombre d'exploitations agricoles et vous parlez de la dimension de ces exploitations. Or c'est une situation qui est en cours depuis nombre d'années.

Je sais que le juge Hall est ici parmi nous, mais vous n'avez qu'à lire ses déclarations au sujet de ces questions, au sujet de la centralisation dans l'Ouest.

M. Benjamin: Pourquoi aggraver cet état de chose?

M. Pepin: Je dis que ces changements se sont déjà produits alors que le tarif du Nid-de-Corbeau est en cours et qu'il vous faut donc trouver d'autres arguments. Or lorsque le juge Hall a cherché d'autres motifs, il en a effectivement trouvé bon nombre pour expliquer ces transformations, cette centralisation qui est survenue dans l'Ouest.

M. Benjamin: Oui, ce sont tous les autres coûts qui ont augmenté.

Le président: Très bien. Il me faut mettre un terme à cette discussion et passer à M. Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Honourable Minister, the Quebec government issued a publication entitled *La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec* (The New Federal Policy of Western Grain Transportation and Transports in Quebec). This document referred to the letter sent to you by Mr. LeClair as well as to Mr. Stinson's letter for the period from 1983 to 1987. It was mentioned that there would be an investment of \$1.6 billion, that is 43% of the total CN investment of \$3.7 billion on the whole of the network, and \$1.9 billion, that is 61% of the total of \$3.1 billion which CP intends to invest on the whole of the network.

The publication further discusses the doubling of the railroad line between Edmonton and Vancouver, certain facilities, the extension and modernizing of railroad yards and shops for both CN and CP in the Prairies and in British Columbia.

Of course, the document mentions that, as a whole, as far as the CN and the CP are concerned, the investments will be split in half. On one hand, there will be some updating and minor improvements of the equipment in the east and in the west, and, on the other hand, there will be an enlargement of the network which should bring up its capacity in the west.

The document goes on, and when we get to the end, you will see that the question relates to this:

There is, therefore, no updating program for the eastern network, no investment specifically intended for the improvement of the tracks in the Quebec-Windsor corridor for the needs of Via Rail.

I have one easy question that some may think simplistic. Now, on the matter of the Crow rate and the changes, some

[Texte]

tarif du Nid-de-Corbeau, en ce qui concerne les changements, certaines gens de l'Ouest canadien nous disent: Le système est inefficace; nous voulons faire en sorte que nos marchandises aillent plus rapidement vers le marché d'exportation, que ce soit dans l'Est, dans le Midwest américain ou dans l'Est américain. Donc, cela aura certainement une influence sur la situation au Québec. Des gens nous ont fait des représentations; ils disaient que la modification du système aurait des influences au Québec sur les approvisionnements, sur la situation de l'élevage et ainsi de suite.

Cependant, monsieur le ministre, je pense qu'il faut conclure que c'était d'abord un problème au niveau de la capacité ferroviaire de l'Ouest. On dit qu'il n'y a aucun programme de revalorisation des embranchements de l'Est et aucun investissement spécifique pour le corridor Québec-Windsor.

Premièrement, monsieur le ministre, on peut poser la question suivante: quel pourcentage de millage de voie ferrée y a-t-il dans l'Est du pays par rapport à l'Ouest? Deuxièmement, est-ce qu'il y a des besoins d'amélioration du système ferroviaire dans l'Est du Canada par rapport à l'Ouest canadien? On nous dit qu'il n'y a pas de programme de revalorisation. Evidemment, on peut parler pour une plus longue période. Votre voisin de droite a parlé de 10 ans. Là on va mettre les chiffres en perspective. Mais en ce moment, l'Est du Canada a-t-il besoin d'investissements pour des embranchements ou encore pour des voies, par rapport à l'Ouest?

M. Pepin: Je vais répondre très rapidement. Vous êtes sur la bonne voie, c'est évident, mais il faut regarder cela dans une perspective historique.

M. Dubois: Oui, sur la bonne *track*, comme on dit.

M. Pepin: Pendant un certain temps, il y a eu un grand développement dans le domaine du transport, à l'époque où la Voie maritime, par exemple, s'est faite au Québec et en Ontario. C'était pendant la période des années 50. Peut-être que dans la période des années 90, vous verrez un mouvement semblable, quand on dédoublera le Welland ou que l'on reconstruira la Voie maritime. Vous allez assister à un changement dramatique semblable à celui-là.

Mais comme vous l'avez très bien dit, le mouvement de croissance est dans l'Ouest présentement. Si l'on regarde cela dans une perspective historique, on voit que le centre du Canada, l'Ontario et le Québec ont le système de transport qui leur convient. Si on veut être brutal, on dira que les Maritimes ont un système de transport excessif pour les besoins qu'ils ont maintenant. L'Ouest a un système de transport excessif dans certains cas—je parle des voies d'embranchement—mais dans d'autres cas, insuffisant face à l'expansion qu'il va connaître. Alors, c'est dans une perspective historique, qui manque à M. LeClair de toute évidence, qu'il faut regarder ce principe-là.

Deuxième idée: est-ce que le Québec et l'Ontario ont des besoins d'amélioration du système existant? La réponse est oui. Les dépenses dont M. Mulder va vous parler dans quelques secondes, sont faites en fonction de cela, mais ce ne sont pas des dépenses colossales. Ce sont des améliorations et non pas des constructions comme on en voit dans l'Ouest.

[Traduction]

people from the west tell us: The system is inefficient; we want our products to reach the export markets more quickly either in the east or in the midwest or the east of the United States. This will certainly have some influence on Quebec's situation. Some people have made representations to the effect that changing the system would have some influence in Quebec on the procurement of supplies, on the livestock industry and so on.

However, Mr. Minister, I believe we have to come to the conclusion that this was above all a problem concerning the capacity of the network in the in the west. It is said that there is no program for the updating of the eastern network and no specific investment for the Quebec-Windsor corridor.

First of all, Mr. Minister, we may ask: How many miles of tracks are there in the east compared to the west? Secondly, is there a need to update the eastern network compared to the west? We have been told there is no updating program. Of course, we may talk about the long term. Your friend on the right mentioned ten years. That would be giving some perspective to the figures. But as of now, does eastern Canada need investments for its part of the network or for tracks, compared to the west?

Mr. Pepin: I will give a quick answer. You are on the right track, that is clear, but you have to take a historic perspective.

Mr. Dubois: Yes, you are on the right track, as they say.

Mr. Pepin: For some time, there was a huge development in transport, when the St. Lawrence Seaway, for example, was constructed in Quebec and in Ontario. That was in the 50s. Maybe that in the 90s, there will be something similar, when the Welland Canal will be doubled or the Seaway rebuilt. You will have a dramatic change similar to this one.

But as you have so rightly stated, the west is on the upswing right now. In perspective, you will see that mid-Canada, Ontario and Quebec, has a network that suits its needs. To put it bluntly, we will say that the Maritimes have a transport system which is in excess of its current need. The west has a transportation network that sometimes is in excess—and I am referring to some branch lines—but in some other cases, it is inadequate compared to its future extension. So, it is through looking at it historically, which Mr. LeClair does not do, it seems, that you have to consider this principle.

Secondly, does Quebec and Ontario need any updating to their network? The answer is yes. The expenses Mr. Mulder is going to talk about in a few seconds, will be made with that in mind, but those are huge amounts. Those will be for improvements and not for building as it is done in the west.

[Text]

M. Dubois: Autrement dit, on n'a pas besoin de *double tracking* dans l'Est du pays?

M. Pepin: Non, parce que le système de transport ferroviaire suffit aux besoins du moment.

Troisième idée: la relation que M. Clair fait entre cela et le corridor Québec-Windsor. Il passe évidemment du transport des marchandises au transport des individus. C'est déjà un transfert un peu inquiétant, parce que l'on sait très bien que le transport des individus par chemin de fer décline continuellement. Vous savez que cela ne représente plus qu'un peu plus de 1 p. 100; 1 p. 100, 2 p. 100, pas plus que cela. Alors, c'est dans cette perspective-là qu'il faut voir le problème.

• 1210

Est-ce qu'il vaut la peine de dépenser 2 millions de dollars par mille de voie ferrée pour avoir un transport pour passagers dans le corridor? Il y en a plusieurs qui disent que oui. Il y en a plusieurs qui disent: Eh bien, voyons! Ce qui fait la beauté de l'affaire, à mon point de vue à moi, c'est que le train de Bombardier a été conçu et développé justement pour obtenir une vitesse suffisante. Quand on voit ce qui est arrivé en France récemment, on se demande si c'est bon de lancer ces bolides-là à des vitesses incroyables sur des voies ferrées. Le L.R.C. va à 90 maintenant; il peut aller à 125 même, si je me rappelle bien. Alors, on s'est dit: Ce qu'il nous faut au Canada, comme transport de passagers par voie ferrée, c'est un train moderne allant à une vitesse suffisante, recommandable sur des voies conventionnelles, et non pas refaire tout le réseau pour lancer des T.G.V. à une vitesse de 175 milles à l'heure. Alors, on a trouvé ce compromis-là, et cela m'apparaît intelligent.

M. Dubois: Merci.

Monsieur le ministre, deux choses. Peut-être qu'on en a parlé quelque peu ce matin, mais j'aimerais qu'on apporte certaines précisions. Certaines personnes ont l'impression que cela va prendre deux ans et demi pour mettre le système en place, que l'on ne saura pas comment le système va fonctionner, que le système des coûts va être très compliqué et que les agriculteurs de l'Ouest ne sauront plus où donner de la tête. Enfin, comme on dit en anglais, ce sera *a real mess*. Quel est votre point de vue là-dessus?

Deuxièmement, mes amis du N.P.D. disent qu'en 1990, ce sera cinq fois le *Crow* et, en l'an 2000, douze fois le *Crow*. Ils disent que les agriculteurs vont avoir à déboursier des sommes faramineuses et qu'il va y avoir beaucoup de problèmes. On peut donner certains chiffres. Je sais que M. Ostiguy a posé quelques questions à M. Kroeger là-dessus.

Quels sont vos commentaires sur ces deux points-là? Dans deux ans et demi, est-ce qu'on sera dans le néant? Il y a aussi le fait que cela augmenterait de façon très considérable et que cela poserait énormément de problèmes aux agriculteurs de l'Ouest.

M. Pepin: Je pense qu'on a suffisamment traité de la deuxième question avec M. Ostiguy. J'ai essayé de mettre cela en perspective. Pour ce qui est de la première question, M. Kroeger va vous répondre.

[Translation]

Mr. Dubois: In other words, we do not need double tracking in the east?

Mr. Pepin: No, because the network is adequate for the current needs.

Thirdly, the link with this and the Quebec-Windsor corridor that Mr. LeClair has in mind. He sidetracks from the transportation of goods to the transportation of people. That is a little disturbing because we know very well that the transport of people by railroad is on a steady downpath. You know that this does not represent more than 1%, 2%, no more. So, this is the way the issue has to be considered.

Is it worth spending \$2 million for each mile of track to have passengers transported in the corridor? Several will say yes. Several will say: Well! The beauty of the whole thing as far as I am concerned, is the the Bombardier train has been designed and developed precisely to obtain sufficient speed. When you look at what happened in France recently, we may ask ourselves if it is a good idea to unleash those monsters at incredible speeds on the railroads. The LRC reach 90 now; it can even reach 125 if I recall properly. So we said to ourselves: What we need in Canada for passenger transport by rail is a modern train that can reach sufficient speed, and can be used on conventional tracks and not re-do the whole network to accommodate Very high speed trains of the order of 175 miles per hour. So we have thought of that compromise and it seems to me to be an intelligent one.

Mr. Dubois: Thank you.

Mr. Minister, two things. We may have spent some time on that this morning but I would like a few more details. Some people have the impression that it will take two and a half years to establish the system, that we do not know how it will work, that the costing system will be very complicated and that the Western farmers will not know which way to turn around. In one word, as we say in English, it will be quite a mess. What do you think?

Secondly, my friends from the NDP say that in 1990 it will be five times the *Crow* and in the year 2,000, twelve times the *Crow*. They say that the farmers will have to lay out a fortune and there will be lots of problems. We can give some figures. I know that Mr. Ostiguy has put a few questions to Mr. Kroeger on that.

What are your comments on those two points? In two and a half years from now, will we be standing in the middle of nowhere? Also, there is the fact that this will increase quite considerably and that it will create enormous problems to the farmers in the West.

Mr. Pepin: I think we have talked enough about the second point with Mr. Ostiguy. I tried to put that in perspective. As for the first question, Mr. Kroeger will give you an answer.

[Texte]

M. Dubois: D'accord.

Mr. Kroeger: One of the reasons that the bill is complex is because it is cost-based. If any of us went to buy a car from General Motors and we first had to understand General Motors' books and get General Motors to explain their costs to us in detail and what the components of those costs in the car price were, I imagine we would be just as baffled as Mr. Mayer and others have found themselves to be in trying to understand the various systems of accounting used by the railways.

If you have a cost-based system instead of a market-based system, then necessarily you have to get into all of these intricacies of what is a fixed cost, what is a long-range variable cost, what is a line-related cost, and what is a cost to capital. I do not know how you would go about getting away from that. If that is your starting point and you have to go on from that to try to take account of as many situations as possible, the thing gets more complicated still. And here we come to this question of the two-and-a-half-year cycle, which has been discussed in the committee before.

First of all, I think it is a bit of a misnomer to say that the producer does not know what his rate is for two and a half years. *Ex post facto*, I suppose he could calculate exactly what the cost of moving grain in a particular year was. But the way the system would work would be to say the cost of moving one tonne of grain, if volume is x and price indices are y , is going to be \$30. That is the figure the CTC would put out at the end of April; then that would get broken out in the railways' tariffs.

• 1215

One could simply say—let me just continue on how the adjustment process would work. If volume falls short or volume exceeds the forecast, then one ends up saying, for the next year's rate we are going to have to make a 50¢ adjustment because it turns out we were a bit out on the volume. A bit high, a bit low. So next year the cost of moving a tonne of grain, in itself, would be \$31, but because we were out in our forecast in year one we are going to have to subtract 50¢ from that or add 50¢ to it, so it is going to be \$31.50. So you will get this, if you like, fine-tuning of charges.

Now, it is perfectly true that in the interest of simplicity, one could dispense with that. One could say to grain producers, we are going to make an estimate of the volume of grain that moves on April 30 and if we get it wrong and set the freight rate too high, that is tough. We are going to keep the money.

In an attempt to have charges to producers reflect as exactly as possible what the real costs are, there is included in the bill first an interim adjustment and then there is a final adjustment. But these adjustments, again, are in the nature of fine-tuning of the basic freight rate. So far as the individual producer is concerned, his freight rate is going to be posted at the elevator. There is going to be a railway tariff. He knows what he will pay from August 1 to July 31 in any given year.

[Traduction]

Mr. Dubois: Okay.

M. Kroeger: L'une des raisons de la complexité du projet de loi, c'est qu'il est fondé sur les coûts. Si l'un ou l'autre d'entre nous allait acheter une voiture de la General Motors et qu'il avait à comprendre toute la comptabilité de la GM et qu'il devait les amener à expliquer leurs coûts en détail et quels éléments de ces coûts étaient retrouvés dans le prix de la voiture, j'imagine que nous serions tout aussi confus que le sont M. Mayer et d'autres quand ils ont tenté de comprendre les différents systèmes de comptabilité employés par les chemins de fer.

Quand vous employez un système basé sur le coût plutôt que sur le marché, vous devez nécessairement tenir compte de tout ce qui constitue un coût fixe, de ce qu'est un coût variable à long terme, de ce qu'est un coût lié à l'exploitation, et le coût du capital. Je ne vois pas comment on peut échapper à cela. Quand vous partez de là et que vous tentez de tenir compte de toutes les situations possibles, la situation se complique davantage. Et maintenant nous arrivons à la question du cycle de deux ans et demie qui a été traitée en comité auparavant.

Avant tout, je pense que c'est un peu faux de dire que le producteur n'a aucune idée de son taux pendant deux ans et demi. Je suppose qu'après le fait, il pourrait calculer exactement le coût du transport du grain dans une année particulière. Mais de la façon dont le système est conçu, on dirait plutôt que le coût du transport d'une tonne de grains, sera de \$30 quand le volume transporté est « x » et que les indices des prix sont « y ». C'est le chiffre que la CTC donnerait à la fin d'avril; et c'est ensuite que ce chiffre serait ventilé pour donner les tarifs des compagnies ferroviaires.

L'on pourrait tout simplement dire—je voudrais juste expliquer comment le processus d'ajustement pourrait fonctionner. Si le volume est inférieur ou supérieur aux prévisions, on peut décider de rajuster de 50c le tarif de l'année suivante à la baisse ou à la hausse, selon la situation. Donc, l'année suivante, le coût du transport d'une tonne de grains pourrait être de \$31, mais parce qu'il y a eu erreur dans nos prévisions pour la première année, nous allons soustraire 50c ou ajouter 50c, ce qui fera \$31.50. Il y aura donc un rajustement des frais.

Il est exact cependant que, par souci de simplicité, l'on pourrait se dispenser de faire cela. On pourrait dire aux producteurs de grains, nous allons faire une estimation du volume des grains qui sont transportés le 30 avril et si nous faisons erreur et fixons un tarif trop élevé, tant pis. Nous allons garder l'argent.

Pour que les frais aux producteurs reflètent le plus exactement possible les coûts véritables, il existe dans le projet de loi un rajustement provisoire puis un rajustement final. Mais ces rajustements sont aussi une correction du tarif de transport de base. En ce qui concerne le producteur, son tarif de transport sera affiché au silo. Il y aura un tarif des chemins de fer. Il sait ce qu'il devra payer du 1^{er} août au 31 juillet chaque année.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Kroeger. Thank you, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: *Merci.*

The Chairman: Now, we have about 13 minutes left. I intend to adjourn the committee at 12:30 p.m., and I mean 12:30 p.m.

Mr. Mazankowski, on the second round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, I sense in your evidence here this morning that you are somewhat less than enthusiastic about your resolve to address the livestock question and the very fundamental principle of trying to remove the economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate. I hope that I am wrong in that assessment. But if that is so, if you are cooling to the entertainment of a modified form of payment that would address that very fundamental pillar that you outlined in your terms of reference to Mr. Gilson, principle number five, what do you propose to do to address this very important issue as it relates to the livestock industry and the processing industry? Because there will be, if not the same amount of hurt, probably in most cases there will be a further enlargement of the hurt inflicted upon the livestock industry. Are you going to be proposing anything that will deal with that?

I make this point for two reasons. Yesterday the Canadian Cattlemen's Association said that if they cannot get a modification in the method of payment they are probably better off with the status quo, or they may have no choice but to petition the minister to include their products to be shipped at some statutory rate as well, which would take that into consideration.

I note that in your original February 1, 1983 announcement, your policy announcement, you pointed out that under the 50-50 method of payment there would not be a hurt inflicted upon the livestock industry of eastern Canada. If it were, it would be very minimal. But to ensure that there would be no hurt, you were going to set up a monitoring board or you were going to petition the feed board, Canadian Livestock Feed Board, to monitor the thing and if adverse trends emerged you would consider corrective action.

Now, are you contemplating anything similar if you are, as I assume, more or less fixed in your mind about entertaining any other modification in terms of the method of payment?

Mr. Pepin: All right. Four ideas, possibly.

• 1220

The first is indeed . . . I am sad, because like every minister I would have preferred to do more in that bill in terms of a transportation reform, in terms of a grain production reform, in terms of a livestock production reform. But that was too ambitious. Politics remains the art of the possible, and we had to make—as I said very bluntly—the change between February 1 and May 4. That is the reality. There were groups in the west and in the east who did not accept the policy that I presented on the February 1. That is a fact; that is a fact.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Kroeger. Merci, monsieur Dubois.

M. Dubois: *Merci.*

Le président: Il nous reste environ 13 minutes. J'ai l'intention de lever la séance à 12 h 30. Pas plus tard.

Monsieur Mazankowski, au deuxième tour.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai l'impression d'après votre témoignage de ce matin que vous n'avez pas vraiment envie d'aborder la question du bétail ni, d'essayer d'éliminer les distorsions économiques dans le secteur agricole dues au tarif statutaire. J'espère que je fais erreur. Mais si tel est le cas, si vous n'aimez plus l'idée d'une forme de paiement modifiée qui résoudrait la question fondamentale que vous aviez incluse dans le mandat de M. Gilson, principe numéro cinq, qu'avez-vous alors l'intention de faire pour l'industrie du bétail et l'industrie de la transformation? Parce qu'elles seront touchées, peut-être pas au même degré, mais probablement l'industrie du bétail en souffrira davantage dans la plupart des cas. Allez-vous proposer quelque chose à cet égard?

Je pose la question pour deux raisons. Hier, l'Association canadienne des éleveurs de bétail a dit que si elle ne pouvait obtenir une modification de la méthode de paiement, elle préférerait probablement le statu quo, ou elle pourrait être obligée de présenter une pétition au ministre visant à accorder à leurs produits une sorte de tarif statutaire également, ce qui réglerait cette question.

Je remarque que, dans votre première déclaration du 1^{er} février 1983, où vous annonciez la politique, vous avez souligné que la méthode de paiement 50-50, ne nuirait pas à l'industrie du bétail de l'Est du Canada ou alors de façon très minime. Mais pour assurer que personne n'est lésé vous alliez établir un bureau de surveillance ou demander à l'Office canadien des provenances de surveiller l'affaire et si des tendances contraires se manifestaient, vous considèreriez alors de prendre des mesures correctrices.

Songez-vous toujours à agir de la sorte, même si, comme j'en ai l'impression, vous semblez être contre toute autre modification de la méthode de paiement?

M. Pepin: Très bien. Quatre idées, peut-être.

La première est en fait . . . Je suis triste, parce que comme chaque ministre, j'aurais préféré faire davantage dans ce projet de loi pour la réforme des transports, de la production des grains, et de la production animale. Mais cela était trop ambitieux. La politique demeure l'art du possible, et nous avons dû effectuer—comme je l'ai dit carrément—la modification entre le 1^{er} février et le 4 mai. C'est la réalité. Il y a des groupes dans l'Ouest et dans l'Est qui n'ont pas accepté la politique que j'ai présentée le 1^{er} février. C'est un fait.

[*Texte*]

Now, the second idea. The implication of what Mr. Mazankowski is saying is that the cattlemen see this as worse than the status quo. If I remember, if somebody quoted Mr. Jones well to me, he said that he did not believe that, but that some of the people in his association believe that. So that I think was an important consideration.

Mr. Mazankowski: I am only reading his brief. The brief says what I say it says.

Mr. Pepin: The truth of the matter is that this will be an improvement for the western cattle industry.

An hon. Member: How?

Mr. Pepin: It will be a slow one. Simply for one thing, because you will have a better transportation system, and that will serve . . .

Mr. Mazankowski: That will worsen it, as far as they are concerned.

Mr. Pepin: Number two: As the grain growers pay more for the transportation of their grain, the cost of feed grain in the west will go down. It will be a slower process, but it is a real process anyway.

Number three: You asked me what will be done in the future. Well, the world does not stop today. There will be other ministers of transport and other ministers of agriculture.

Mr. Mazankowski: [*inaudible—editor*]

Mr. Pepin: That applies to me in respect to you also. You seem to be particularly aggressive today. What did you have for breakfast?

Mr. Mazankowski: Nothing.

Mr. Pepin: Nothing; oh, that is why.

I have a list here of a number of things that the federal government does for the livestock industry.

An hon. Member: Well, read on then.

Mr. Pepin: I do not have time to read all that. We all know that Mr. Whelan is engaged at the moment in negotiations, discussions with the provinces on a stabilization or marketing board plan for the red meat industry. So these efforts will continue, and hopefully one day will be successful.

Mr. Mazankowski: There is absolutely no comfort in the comments of the minister for the future of agricultural diversification and processing in the livestock industry as far as western Canada is concerned.

The minister makes a great point about how he has been flexible in dealing with this issue. He has withdrawn the agricultural adjustment fund; he has added the CN adjustment fund, some \$14 million, which dilutes the \$651 million; he has moved from a 4.5% maximum producer contribution to 6%; and he has frozen a payment of \$651 million as a Crow benefit. Even at a modest rate of inflation of 6% per year, that benefit in 10 years would be reduced to something in the order

[*Traduction*]

Concernant la deuxième idée. Selon ce que dit M. Mazankowski, les éleveurs de bétail considèrent cela pire que le statu quo. Si je me souviens et si on m'a bien rapporté les paroles de M. Jones, il a dit qu'il ne le croyait pas, mais que certains membres de son association le croyaient. Donc je pense qu'il ne s'agissait pas d'un point de vue important.

Mr. Mazankowski: Je ne fais que lire ce mémoire. Je répète ce que le mémoire dit.

Mr. Pepin: La vérité est qu'il s'agira d'une amélioration pour l'industrie du bétail de l'Ouest.

Une voix: Ue quelle manière?

Mr. Pepin: Ce sera lent. Simplement pour une raison, parce que vous aurez une meilleur système de transport et qu'il desservira . . .

Mr. Mazankowski: Cela le rendra pire, en ce qui les concerne.

Mr. Pepin: Numéro deux: Comme les producteurs de grain payent davantage pour le transport de leur grain, le coût du grain de provende dans l'Ouest diminuera. Il s'agira d'un processus plus lent, mais c'est un processus réel quoi qu'il en soit.

Numéro trois: Vous m'avez demandé ce qui sera fait à l'avenir. Eh bien, le monde ne s'arrête pas aujourd'hui. Il y aura d'autres ministres des Transports et d'autres ministres de l'Agriculture.

M. Mazankowski: [*inaudible—éditeur*]

Mr. Pepin: Je vous renvoie la pareille. Vous semblez particulièrement agressif aujourd'hui. Qu'avez-vous mangé ce matin?

Mr. Mazankowski: Rien.

Mr. Pepin: Rien; Ça explique tout alors!

J'ai une liste ici d'un nombre de choses que le gouvernement fédéral fait pour l'industrie du bétail.

Une voix: Eh bien, lisez-là.

Mr. Pepin: Je n'ai pas le temps de la lire au complet. Nous savons tous que M. Whelan est actuellement en négociations, en discussions avec les provinces sur un plan de stabilisation ou un plan d'établissement d'un bureau de commercialisation pour l'industrie de la viande de boucherie. Donc ces efforts se poursuivront et un jour, nous le souhaitons, seront fructueux.

Mr. Mazankowski: Il n'y a absolument aucune consolation dans les commentaires du Ministre pour l'avenir de la diversification et du traitement agricole dans l'industrie du bétail en ce qui concerne l'Ouest du Canada.

Le Ministre fait grand cas sur la souplesse dont il a fait preuve pour traiter cette affaire. Il a retiré le fonds de rajustement agricole; il a ajouté au fonds de rajustement du CN quelque \$14 millions, ce qui dilue les \$651 millions; puis il a porté la contribution maximale des producteurs de 4.5 à 6 p. 100; et il a gelé un paiement de \$651 millions à titre de profit du Nid-de-Corbeau. Même à un taux modeste d'inflation de 6 p. 100 par année, ce profit en dix ans serait réduit à quelque

[Text]

of \$400 million. If you calculate at 10% inflation it will be equal to less than 50% of the \$650 million.

So everything that the minister seems to be doing is really an effort to pacify the railways and ensure that they have in perpetual motion a cost-plus freight rate regime that will in effect provide them with a guaranteed annual income.

An hon. Member: And destroy the producers.

Mr. Mazankowski: And in the process may very well destroy a very important component of the number of producers in western Canada.

I would like to ask the minister specifically . . .

Mr. Pepin: If I take my honourable friend's pertinent points, you have done a great number of things with me. Some of those suggestions are contradictory. It is sometimes very difficult to accommodate contradiction, but that is all right.

Mr. Mazankowski: I would like to ask the minister specifically why he has chosen to enshrine in statutory form the constant costs at a level of 20% of the volume-related variable cost for the period 1985 to 1986 and 15 years thereafter? What reason? Particularly when we found out from the railroads yesterday that they were not prepared to divulge what contribution to constant costs other traffic categories provided their system.

Mr. Pepin: There was a good amount of discussion on that at the Gilson exercise. Some were higher, presumably some were lower, and that was the figure. But I understand that . . .

• 1225

Mr. Mazankowski: Yes, but because you are having a thorough review process . . .

Mr. Pepin: Yes, I understand the question.

Mr. Mazankowski: —why did you choose to enshrine that figure in a statute?

Mr. Pepin: I will ask Mr. Kroeger to reply to this.

Mr. Kroeger: The 20% figure is simply to provide a degree of certainty about the future. Under normal rate banking you can have a contribution of . . .

Mr. Mazankowski: That is not my point, Mr. Kroeger. Why did you choose to provide that certainty for the period 1986-1987 and 15 subsequent years thereafter, when you say that within a couple of years you are going to review the whole process? That is my point. It is not the level. I am not talking about that. It makes a farce of the whole review process.

Mr. Kroeger: The option is there. One could leave it to the discretion of the CTC to . . .

Mr. Mazankowski: But it is enshrined in the statute.

Mr. Kroeger: I know, and the alternative approach to that would be to leave it to the discretion of the CTC to determine year over year what contribution . . .

[Translation]

\$400 millions. Si vous calculez un taux d'inflation de 10 p. 100, cela sera égal à moins de 50 p. 100 des 650 millions.

Donc tout ce que le Ministre semble faire est un effort pour pacifier les chemins de fer et pour assurer qu'ils auront constamment un régime de tarification à cout majoré qui leur procurera en effet un revenu garanti annuel.

Une voix: Et qui ruinera les producteurs.

M. Mazankowski: Et qui ruinera en même temps un nombre très important de producteurs dans l'Ouest du Canada.

J'aimerais demander au Ministre particulièrement . . .

M. Pepin: Si je relève les points pertinents de mon honorable ami, vous avez fait un grand nombre de choses avec moi. Certaines de ces suggestions sont contradictoires. Il est très difficile de concilier les contradictions, mais ça na fait rien.

M. Mazankowski: J'aimerais demander au Ministre particulièrement pourquoi il a choisi d'enchâsser dans une loi les coûts constants à un niveau de 20 p. 100 pour la période de 1985-1986 et pour les 15 prochaines années? Pour quelle raison? Surtout lorsque nous avons découvert de la bouche même des responsables des chemins de fer hier qu'ils n'étaient pas prêts à divulguer quelle était la contribution aux coûts constants que les autres catégories de transport apportaient à leur système.

M. Pepin: Il y a eu un bon nombre de discussion à cet égard pendant l'exercice Gilson. Certains étaient plus élevés, probablement d'autres étaient inférieurs, mais c'était le chiffre. Mais je comprends que . . .

M. Mazankowski: Oui, mais étant donné que vous procédez à une révision systématique . . .

M. Pepin: Oui, je comprends la question.

M. Mazankowski: . . . pourquoi avez-vous décidé d'inclure ce chiffre dans une loi?

M. Pepin: Permettez-moi de demander à M. Kroeger de répondre à cette question.

M. Kroeger: C'est simplement en prévision de l'avenir. Au taux normal, la contribution peut être de . . .

M. Mazankowski: Vous ne répondez pas à ma question, monsieur Kroeger. Pourquoi avez-vous établi un taux pour la période de 1986-1987 et les 15 années ultérieures, alors que vous prévoyez revoir entièrement le processus d'ici quelques années? Voilà où je veux en venir. Je ne me préoccupe pas du chiffre. Mais je me demande à quoi cela rime alors d'entreprendre une révision du processus.

M. Kroeger: Nous avons le choix. Il est possible de charger la CCT . . .

M. Mazankowski: Mais le taux est bien précisé dans la loi.

M. Kroeger: Je le sais et l'autre approche possible est de demander à la CCT d'établir sur une base annuelle le taux de contribution . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: Why did not you do it for two, three, four or five years? Why 15 years after 1986-1987? Did the railways make the best case for that and that is why you chose this? I suspect, judging by the basis of what the minister's reply was earlier.

Mr. Kroeger: I think the railways made it clear yesterday, Mr. Mazankowski, that they regarded the 20% figure as being on the low side, and if the 20% were deleted from the statute, CP at least would be rather pleased, because it would offer the prospect that the percentage would go up.

Mr. Mazankowski: Am I to take it then that that figure is not going to be reviewed in the review process? It is a waste of time.

Mr. Kroeger: There are many things that are in the bill now that will be reviewed in the review process, because the review process might very well lead to changes in legislation. If the figure of 20% remains in the bill, then of course legislation would be required to change it. The alternative would be to put it in the bill until 1985-1986 or for a long period. At whatever period the 20% expires, there has to be an alternative.

Mr. Mazankowski: Would the minister consider such an amendment?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Mazankowski: I have one more question, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: Certainly this is a subject on which I have not concentrated before. It was brought to my attention yesterday. I could see the number of variables coming into the establishment of the level of the constant cost amount. I will certainly be thinking about it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, there are two minutes left. If you want an answer, you have about a minute to ask your question and a minute for an answer.

Mr. Mazankowski: It might provide the opportunity for a reduced number of questions in the future.

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: Another one of the minister's principles was to negotiate developmental freight rates with the railways for agricultural products, having regard to the fact that ancillary charges—this point was made by the malting companies—have risen exorbitantly, something like 1,200% over a period of 15 years.

The 1967 rate for stopoff charges, for example, was 40¢ a hundredweight and today it has increased by 1,233%. The maltsters are saying, when we are in this statutory freight regime, they believe, since that is sort of open-ended, the ancillary charges should be enshrined in some form of statute. Then there would be some assurance, some guarantee, some control. Have you looked at that and would you consider favourably an amendment along those lines?

[Traduction]

M. Mazankowski: Pourquoi n'avez-vous pas établi un taux pour deux, trois, quatre ou cinq ans? Pourquoi prévoir un taux pour 15 ans après 1986-1987? Les sociétés ferroviaires vous ont-elles incité à prendre cette décision? D'après ce que le ministre a répondu plus tôt, c'est ce que je soupçonne.

M. Kroeger: Monsieur Mazankowski, je crois que les sociétés ferroviaires ont bien précisé hier que, selon elles, le taux de 20 p. 100 n'était pas suffisant; si le taux de 20 p. 100 était supprimé de la loi, la CP, du moins, se réjouirait puisqu'il y aurait des possibilités d'augmentation du taux.

M. Mazankowski: Dois-je donc en conclure que le taux ne sera pas révisé? C'est une perte de temps.

M. Kroeger: De nombreuses dispositions du projet de loi seront examinées au cours du processus de révision et seront peut-être modifiées. Si l'on conserve le taux de 20 p. 100, il faudra bien sûr adopter une autre loi pour le modifier. L'autre possibilité est de prescrire ce taux jusqu'en 1985-1986 ou jusqu'à une année ultérieure. Peu importe la date d'échéance du 20 p. 100, il faut avoir une possibilité de rechange.

M. Mazankowski: Le ministre serait-il disposé à considérer une telle modification?

M. Pepin: Oui.

M. Mazankowski: J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

M. Pepin: Je n'ai pas eu l'occasion de songer à cette question auparavant. Le problème m'a été signalé hier. Je suis conscient du nombre de facteurs qui doivent entrer en ligne de compte en vue de l'établissement constant. Je vais songer à cette question.

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, il vous reste deux minutes. Si vous désirez poser une autre question, il reste une minute pour le faire et une minute pour la réponse.

M. Mazankowski: Vous pourriez en profiter pour réduire le nombre de questions à l'avenir.

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Une autre proposition du ministre consistait à négocier des tarifs de transport provisoires avec les sociétés ferroviaires pour les produits agricoles, afin de tenir compte du fait que les frais auxiliaires—ce point a été soulevé par les sociétés de maltage—ont augmenté de façon exorbitante, à savoir d'environ 1,200 p. 100 au cours d'une période de 15 ans.

En 1967, les frais d'arrêt par exemple, étaient de 40c./100 livres, et ce chiffre a augmenté de 1,233 p. 100. L'industrie du maltage estime que les frais auxiliaires devraient aussi être stipulés dans une loi. Cette disposition permettrait une certaine garantie, un certain contrôle. Avez-vous étudié cette possibilité, et seriez-vous disposé à modifier la loi à cette fin?

[Text]

Mr. Pepin: I understand that the CTC has been looking at that. I would like Mr. Heads to comment, if he cares to. But you are making the bill more and more complicated, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: No, I am making the bill equitable, and that is the point and that is the fact.

You have created a bureaucratic nightmare. What I am trying to do is harness some of that bureaucracy to provide some equity and fairness.

The Chairman: Mr. Heads, do you have a response or will you provide it to the committee?

Mr. Heads: Mr. Chairman, the matter was examined in the task force on rates which reported in November 1982. The subject of accessorial charges was raised almost on the periphery of the work of the task force, and the task force concluded that these were examined and found to be compatible to similar charges for other commodities. The conclusion was that the railways should not raise these charges unreasonably to compensate for losses under the statutory rate structure. The reference for that, Mr. Mazankowski, is page 22 of the Report on the Task Force on Rates.

• 1230

Mr. Mazankowski: May I suggest that if you read the malting briefs and the crushers' briefs, you will get a different version.

The Chairman: Just before we do anything else, I have a brief announcement to make. There have been a number of inquiries to the clerk with regard to baggage handling. If you read your booklet, you will see that members must be responsible, not so much for baggage handling, as for paper. I would suggest, since there is a lot of paper, that the administration of the committee will have one complete set of briefs. I would suggest that each party take one complete set of briefs. Through a division of labour, they can divide those up. If every member takes a complete set, we may just have to hire another aircraft like a Herc.

I have also instructed the clerk this morning to engage another messenger because of the load we are bound to take. That is the best we can do, and members will have to be responsible for their own paper.

Having said that, I would like to thank the witnesses.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McKnight, on a point of order.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, concerning the reply by Dr. Heads to Mr. Mazankowski, did Prairie Malt in Biggar, Saskatchewan, not go to the western arm of the Canadian Transport Commission?

The Chairman: That is not a point of order, Mr. McKnight.

[Translation]

M. Pepin: À ma connaissance, la CCT étudie actuellement ce problème. J'aimerais demander à M. Heads de répondre à la question s'il le désire. Mais cela compliquera encore plus la loi, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Non, j'essaie seulement de rendre la loi plus équitable, c'est tout.

Vous êtes responsable d'un cauchemar administratif. Ce que je tente de faire c'est de trouver un moyen de contrôle pour assurer une certaine justice.

Le président: Monsieur Heads, voulez-vous répondre?

M. Heads: Monsieur le président, cette question a été étudiée par le groupe de travail chargé d'analyser les tarifs, dont le rapport a été présenté en novembre 1982. Les frais auxiliaires ont été examinés dans le cadre des travaux et le groupe a jugé qu'ils étaient du même ordre que ceux d'autres produits. Le groupe de travail a conclu que les sociétés ferroviaires ne devraient pas augmenter ces frais de façon déraisonnable pour compenser les pertes entraînées par les tarifs prescrits par la loi. Monsieur Mazankowski, je vous renvoie à la page 22 du rapport du groupe d'étude sur les tarifs.

M. Mazankowski: Permettez-moi de vous signaler que si vous lisez les mémoires de l'industrie du maltage et de celle du concassage, vous aurez une autre version des faits.

Le président: Avant de poursuivre, j'aimerais vous faire une brève communication. Un certain nombre de questions ont été posées au greffier en ce qui concerne les porte-documents. Si vous lisez votre manuel, vous constaterez que les membres sont responsables des documents. Puisqu'il y a un grand nombre de documents, je vous propose de soumettre une série complète des mémoires à l'administration du Comité. Je propose que chaque partie prenne une série complète des mémoires. Les membres pourraient alors se partager les tâches. Si chaque membre prend une série complète, il ne nous restera peut-être plus qu'à louer un avion, comme un Herc.

Ce matin, j'ai également autorisé le greffier à faire venir un autre messenger compte tenu de la charge de travail. Nous ne pouvons obtenir de l'aide supplémentaire, et les membres devront se charger de leur propre document.

Sur ce, permettez-moi de remercier les témoins.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai une question relative au règlement.

Le président: Monsieur McKnight, à vous la parole.

M. McKnight: Monsieur le président, en ce qui concerne la réponse de M. Heads à M. Mazankowski, les bureaux de l'ouest de la Commission canadienne des transports n'ont-ils pas été chargés de s'occuper de Prairie Malt, à Biggar, en Saskatchewan.

Le président: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, monsieur McKnight.

[Texte]

Mr. McKnight: It is. It is a point of clarification on what he said on the ancillary charges regarding the maltsters. The maltsters in Biggar, Prairie Malt, went to the Canadian Transport Commission for a review of their ancillary charges on their drop-off from Vancouver. That case was reviewed by the Canadian Transport Commission—the western arm. I think this was in the last 10 months.

Mr. Heads: Mr. Chairman, would it be permissible for Mr. Hackston to answer that question?

The Chairman: Yes.

Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): Yes, perhaps I can answer that question. I believe what Mr. Neil is referring to is what is known around the Commission as the Prairie Malt case. It has to do with the export of malt and barley through, in effect, U.S. Pacific Coast ports and the question of whether the Crow rate applied to it. The movement occurred from Biggar to Vancouver, where the grain was containerized. Then it was trucked from Vancouver down to Seattle. I believe the finding of the commission was that the Crow rate applied to Vancouver. It was line haul rates; it was not ancillary charges.

The Chairman: Order. That is it.

Mr. McKnight: Well, now I have a question of privilege. I do not think you will want to stop this one. It will take one minute, sir.

The Chairman: Mr. McKnight, on a question of privilege. I hope this is a question of privilege.

Mr. McKnight: I will start by saying I understood the minister or one of the witnesses to say that the only survey which was done was one done by Agriculture Canada on the viability of western farmers' using different volume and price increases. Is that correct? This was in reply to a question by Mr. Benjamin or Mr. Althouse.

Mr. Mulder: It was one that was done by us as part of all the work on the legislation.

Mr. McKnight: But that was the only reference to the viability of western farms, the only survey that had been done to look at that viability. Is that correct?

Mr. Pepin: I referred in my answer to a number of figures I had about what could be done from the point of view of storage, for example. This is, I think, another extract from another Agriculture Canada . . .

Mr. McKnight: Well, then, what about the survey that was done . . .

The Chairman: Come on, now. That is not a question of privilege, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: It is. There was a survey done, Mr. Chairman, which shows that, in the three Prairie Provinces, 45.5%

[Traduction]

M. McKnight: Si. Je veux des précisions concernant les frais supplémentaires des malteries. Les exploitants des malteries de Biggar ont demandé à la Commission canadienne des transports de réviser les frais supplémentaires de livraison de marchandises provenant de Vancouver. Cette étude a été faite par le bureau de l'ouest de la Commission canadienne des transports. Je crois qu'elle a été effectuée au cours des dix derniers mois.

M. Heads: Monsieur le président, est-ce que vous permettez à M. Hackston de répondre à cette question?

Le président: Oui.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Trafic et tarifs, Commission canadienne des transports): Oui, je pourrais sans doute répondre à cette question. Je crois que M. Neil parle de l'affaire désignée à la Commission sous le nom de Prairie Malt. Il s'agit de la question de l'exportation du malt et de l'orge par l'intermédiaire des ports américains de la côte du Pacifique ainsi que de la question de l'application du tarif du Nid-de-Corbeau. La marchandise a été transportée de Biggar à Vancouver, où les céréales ont été mises en conteneurs. Caux-ci ont été transportés par camion de Vancouver à Seattle. Je crois que la Commission a décidé que les tarifs du Nid-de-Corbeau devaient être appliqués à Vancouver. Il s'agissait de tarifs de transport sur de longues distances. Il ne s'agissait pas de frais supplémentaires.

Le président: À l'ordre! C'est exact.

M. McKnight: Une question de privilège. Je ne crois pas que vous aurez d'objection. Il ne me faut qu'une minute, monsieur.

Le président: Monsieur McKnight, à vous la parole. J'espère qu'il s'agit bien d'une question de privilège.

M. McKnight: J'aimerais d'abord dire qu'à ma connaissance, le ministre ou l'un des témoins a affirmé que la seule étude qui a été effectuée était celle d'Agriculture Canada au sujet de la viabilité des exploitations agricoles de l'ouest après différentes augmentations de volumes et de prix. Est-ce exact? Cette précision a été faite pour répondre à la question de M. Benjamin ou M. Althouse.

Mr. Mulder: Cette étude a été faite par nous dans le cadre des travaux sur la législation.

M. McKnight: Mais, je crois qu'il s'agissait de l'unique étude sur la viabilité des exploitations agricoles, la seule étude entreprise à ce sujet. Est-ce exact?

M. Pepin: Dans ma réponse, j'ai précisé un certain nombre de chiffres concernant les possibilités de stockage par exemple. Je crois qu'il s'agit d'un autre renvoi à une autre étude d'Agriculture Canada . . .

M. McKnight: Alors, au sujet de l'étude . . .

Le président: Ca suffit. Il ne s'agit pas d'une question de privilège, monsieur McKnight.

M. McKnight: Mais si. Une étude a été effectuée, monsieur le président, selon laquelle dans les trois provinces des Prairies, 45,5 p. 100 des agriculteurs prévoient faire un profit, 34,2 p.

[Text]

of the farmers expect to show a profit; 34.2% expect to break even; and 18.5% expect to show a loss.

The Chairman: Well, I still do not see where you have a question of privilege.

The meeting is adjourned until 2.00 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1411

The Chairman: Order, please.

We are resuming our consideration of Bill C-155, and we are on Clause 2. Our witnesses this afternoon are the Canadian Export Association, the first group, represented by Mr. Tom Burns who is the President; and Mr. Carl Hibbeln, Vice-President, Transportation, Noranda Sales Corporation Limited, of Toronto.

Do you have an opening statement to make, Mr. Burns?

Mr. T. M. Burns (President, Canadian Export Association): Yes we do, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Proceed, please.

Mr. Burns: Mr. Chairman, the Canadian Export Association very much appreciates the opportunity to present its views to the committee on Bill C-155. We think this is an extraordinarily important exercise that your committee is engaged in because not only is it of very great importance to the agricultural community in western Canada, as it relates to the exports from that community, but it will have a very large impact on the export potential for western Canada as a whole in an era when international market conditions are more competitive than we have seen them since the end of World War II. So our message today is that in addition to the importance to the agricultural group and the grain exporters in particular, there are implications to this bill that are of very great importance indeed to the future of Canadian international trade performance in coming years.

Mr. Chairman, we have provided you with a brief written statement. While that presentation is short, we believe it underlines two very critical issues.

The first is that Canada's economic prospects will be very much influenced by our success in international markets. This is particularly true in western Canada, where the major resource industries... forest products, coal, potash, sulphur, petrochemicals... as well as western agriculture are all export-oriented industries. They are all very dependent on a competitive and efficient railway transportation system with adequate capacity, to make their maximum contribution to economic development in Canada.

We are concerned that the current railway system will not be adequate to carry the volumes of export products which will find markets abroad in coming years.

As our brief notes, reform of the Crow rate system as envisaged in Bill C-155 is essential in providing the necessary

[Translation]

100 prévoient atteindre le seuil de rentabilité et 18.5 p. 100 prévoient des pertes.

Le président: Je ne pense toujours pas qu'il s'agit d'une question de privilège.

La séance est suspendue jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Nous reprenons notre étude du projet de loi C-155 et nous sommes actuellement à l'article 2. Cet après-midi, nos témoins sont M. Tom Burns, président de l'Association canadienne d'exportation, notre premier groupe; et M. Carl Hibbeln, vice-président à la Division du transport de la *Noranda Sales Corporation Limited* de Toronto.

Avez-vous une déclaration préliminaire à faire, monsieur Burns?

M. T.M. Burns (président, Association canadienne d'exportation): Oui, monsieur le président.

Le président: D'accord. Allez-y, je vous prie.

M. Burns: Monsieur le président, l'Association canadienne d'exportation apprécie grandement la possibilité de présenter ses vues au sujet du projet de loi C-155, devant le Comité. Nous croyons que c'est là une tâche extraordinairement importante, non seulement parce que c'est très important pour la communauté agricole de l'Ouest du Canada, étant donné que ce projet de loi touche les exportations de ce secteur de l'économie, mais également parce qu'il aura un impact considérable sur le potentiel des exportations de l'Ouest du Canada, à une époque où les conditions du marché international sont plus concurrentielles que jamais depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. C'est pourquoi, nous voulons vous dire aujourd'hui qu'en plus de l'importance que ce projet de loi a pour le groupe agricole et les exportateurs de céréales, ses répercussions seront très grandes sur l'activité du commerce international du Canada au cours des prochaines années.

Monsieur le président, nous vous avons donné un bref énoncé écrit. Bien que court, nous croyons qu'il souligne deux questions très importantes.

La première porte sur les perspectives économiques du Canada qui dépendent grandement de nos succès sur les marchés internationaux. C'est particulièrement vrai dans l'Ouest du Canada où les principales industries de ressources, produits forestiers, charbon, potasse, soufre, pétrochimie, ainsi que l'agriculture dans l'Ouest sont toutes des industries axées sur les exportations. Elles dépendent toutes étroitement d'un réseau de transport ferroviaire compétitif et efficace, de capacité adéquate, afin de contribuer au maximum au développement économique du Canada.

Nous croyons que le réseau ferroviaire actuel n'aura pas la capacité adéquate pour transporter le volume de marchandises destinées à l'exportation au cours des prochaines années.

Comme l'indique notre mémoire, les réformes apportées au système de tarifs du Nid-de-Corbeau présenté dans le projet de

[Texte]

framework for railway capacity expansion. Not only are the railways' earnings adversely affected by transporting grain at less than cost, preventing them from raising the necessary expansion capital, but the current system, under which grain is carried at rates established in 1897 while all other commodities pay 1983 rates, is inequitable and produces distortions impeding the development of an economically viable and efficient railway transportation system in western Canada.

• 1415

The second point we have underlined in our brief is the impact an efficient and effective transportation system will have on our exports.

Point one: Industrial development in western Canada can only take place in export industries if investors can be confident that the output of their investments can be successfully transported to markets.

Secondly, because western Canadian resources are typically located much further from seaboard than comparable resources in many of our competitor countries, transportation within Canada has special importance.

Canada's capacity to export successfully is very much influenced by the perceptions of foreign buyers that Canada is a reliable supplier. We believe this is a point that cannot be overemphasized. We are today in a very competitive international market situation. Buyers abroad have many alternative sources from which to purchase their requirements. They will not buy from suppliers who cannot guarantee timely deliveries.

The western Canadian railway system serving Canada's pacific ocean ports has special importance, given the growing volume of export markets served by those ports. Our brief provides some statistics on the trends in this trade. It is our belief that those trends will continue. For those reasons, the CEA urges speedy passage of Bill C-155 to establish a framework for the necessary effectiveness and capacity of the western Canadian railway system. Achieving our export potential will contribute to Canada's economic growth, to industrial economic development in western Canada, and to the provision of jobs.

Mr. Chairman, in earlier testimony this week, there have been two questions discussed on which we would like to comment, given your agreement. The first has to do with the question: If this railway extension is necessary, why should all the costs be borne by western agriculture? In considering that question, it seems to us important:

(a) that it be recognized that all other goods using the railway system have paid commercial rates for transportation and expect to do so, while the statutory grain rates have only been a small proportion of actual transport costs;

[Traduction]

loi C-155 sont essentielles pour l'établissement de l'infrastructure nécessaire à l'expansion du réseau des chemins de fer. Non seulement les gains des chemins de fer sont limités par le transport des céréales à un coût inférieur au prix de revient, d'où l'impossibilité de réunir le capital nécessaire à l'expansion du réseau, mais également le système actuel, en vertu duquel les céréales sont transportées selon des tarifs établis en 1897 alors que les autres marchandises sont transportées en fonction de tarifs de 1983, est injuste et entraîne des distorsions qui entravent le développement d'un réseau de transport ferroviaire rentable et efficace dans l'Ouest canadien.

Le second point que nous avons souligné dans notre mémoire est l'impact qu'aurait un réseau de transport rentable et efficace sur nos exportations.

Premièrement: le développement industriel dans l'Ouest canadien ne peut se faire dans les industries d'exportation que si les investisseurs sont assurés que le produit de leurs investissements peut être acheminé sur les marchés.

Deuxièmement, étant donné que les ressources de l'Ouest canadien se trouvent beaucoup plus loin de l'océan que les ressources semblables d'un grand nombre de pays concurrents, le transport au Canada revêt une importance particulière.

Le succès de la politique des exportations du Canada est étroitement lié à la perception que les acheteurs étrangers se font du Canada comme étant un fournisseur fiable. Nous ne le répéterons jamais assez. Nous nous trouvons aujourd'hui au milieu d'un marché international très compétitif. Les acheteurs étrangers ont bien des pays où acheter les produits dont ils ont besoin. Ils n'achèteront pas d'un fournisseur qui ne peut garantir les livraisons dans les délais prévus.

Le réseau ferroviaire dans l'Ouest canadien desservant les ports de l'océan Pacifique a donc une importance particulière, étant donné le volume croissant des exportations à partir de ces ports. Certaines statistiques sur les tendances de ce commerce figurent dans notre mémoire. Nous croyons fermement que ces tendances se maintiendront. C'est pourquoi l'ACE recommande d'adopter, dans les plus brefs délais, le projet de loi C-155 afin d'instaurer les bases nécessaires à l'établissement d'un réseau ferroviaire efficace et de capacité suffisante dans l'Ouest canadien. La réalisation de notre potentiel d'exportation contribuera à la croissance économique du Canada au développement économique industriel dans l'Ouest canadien et à la création de nouveaux emplois.

Monsieur le président, si vous le permettez, nous aimerions faire les commentaires sur deux questions traitées au cours d'une présentation faite plus tôt, cette semaine. La première porte sur la question de savoir si l'expansion du réseau ferroviaire est nécessaire, pourquoi tous les coûts devraient-ils être à la charge de l'agriculture de l'Ouest? À l'analyse de cette question, il nous semble important:

a) que l'on reconnaisse que toutes les autres marchandises transportées par chemin de fer doivent payer les tarifs commerciaux tandis que les tarifs de transport des céréales

[Text]

(b) that all the costs of grain transportation are not going to be paid by western agriculture, that Bill C-155 provides for a substantial ongoing subsidy, and that in addition, there is the expected provision of a safety net and there is to be a cap on inflationary costs to be assumed by the agricultural producer;

(c) that if the issue is really a question of matching or compensating for subsidies that export grain receives in other producing countries, surely the time has come to look at a system that will not have demonstratively adverse consequences for other exporters from western Canada.

Western agriculture has already gone through episodes where export sales have been lost through the inability of the transportation system to function adequately and efficiently.

The second question we would like to comment on, Mr. Chairman, has to do with the issue of who is to receive the Crow benefit payments. The CEA believes this is a question that needs to be worked out primarily among the agricultural interests involved. However, as a matter of principle, we believe that an exporter should have under his control as many of the costs involved with his products as possible in order that he may achieve the most competitive position possible. Applying that principle to the subject you are reviewing would suggest a preference for some means of making the payments of the Crow benefit to the producer. We recommend that this be an issue to be dealt with in detail during the review period provided for in part four of the bill for 1985-1986.

Mr. Chairman, while this brief is presented on behalf of the Canadian Export Association, I would like to put on the record that the Mining Association of Canada has authorized us to state that they concur in the points made in the brief that is before you.

Because a number of members of this committee have been familiar with the task force on Canada's crisis in rail transportation, of which I have had the pleasure of being the chairman, I should like to conclude our presentation by noting that the task force, comprising associations representing many commodity shipping and other interested industrial groups, has filed with you a letter indicating that it urges speedy consideration of Bill C-155. The task force has not asked to appear before you because many of its constituent members are scheduled to do so, but if the committee should wish to raise questions with the task force, I am sure that they will be glad to respond to them.

• 1420

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Burns. We will begin our questioning with Mr. Mazankowski. Ten minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Burns, you talk about the economic prospects, and particularly the economic

[Translation]

imposés par la loi ne représentent qu'un faible pourcentage des coûts réels de transport;

b) que tous les coûts du transport des céréales ne seront pas payés par l'agriculture de l'Ouest, que le projet de loi C-155 prévoit des subventions permanentes substantielles, et qu'en plus, il prévoit la mise en place d'un 'filet de sécurité' et qu'il doit y avoir un plafond des coûts inflationnistes assumés par les producteurs agricoles;

c) que s'il s'agit en réalité d'une question d'accorder des subventions égales à celles accordées à l'exportation des céréales dans d'autres pays producteurs, il est grandement temps d'étudier un système qui n'aura pas de conséquence fâcheuse pour les autres exportateurs de l'Ouest canadien.

L'agriculture dans l'ouest du Canada a déjà connu des épisodes au cours desquels des ventes à l'exportation ont été perdues à cause de l'incapacité et de l'inefficacité du réseau de transport.

La deuxième question que nous aimerions commenter, Monsieur le président, porte sur la question de savoir qui doit bénéficier des tarifs du Nid-de-Corbeau. L'ACE croit que c'est une question qui doit d'abord être étudiée par les intérêts agricoles touchés. Cependant, par principe, nous croyons qu'un exportateur devrait contrôler le maximum des coûts inhérents à la production afin d'avoir la meilleure position concurrentielle possible. Si l'on applique ce principe à la question que vous étudiez actuellement, il apparaît qu'il faut trouver des moyens destinés à faire bénéficier le producteur des tarifs du Nid-de-Corbeau. Nous recommandons que cette question soit étudiée en détail au cours de la période d'étude prévue à la quatrième partie du projet de loi pour 1985-1986.

Monsieur le président, bien que ce mémoire soit présenté au nom de l'Association canadienne d'exportation, j'aimerais faire inscrire au compte rendu que l'Association des mines du Canada nous a autorisé à dire qu'elle appuie les points énumérés dans le mémoire que nous vous avons présenté.

Étant donné que quelques membres de ce comité connaissent très bien le groupe d'étude sur la crise canadienne dans le transport ferroviaire, dont j'ai eu le plaisir d'être président, j'aimerais conclure en faisant remarquer que le groupe d'étude, comprenant des associations représentant un grand nombre de compagnies de transport de marchandises et d'autres groupes d'intérêts industriels, vous a adressé une lettre recommandant expressément et dans les plus brefs délais, l'adoption du projet de loi C-155. Le groupe d'études comme tel n'a pas demandé à paraître devant vous étant donné que beaucoup de ses membres doivent le faire individuellement, mais si le comité désire discuter de ces questions avec le groupe d'étude, je suis certain qu'il se fera un plaisir de venir.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Burns. Nous allons commencer à questionner M. Mazankowski. Vous avez 10 minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Burns, vous parlez des perspectives économiques et notamment des

[Texte]

prospects as they relates to western Canada. I think those prospects looked quite promising a few years ago, when your task force on rail capacity was first formed. Given things like the National Energy Program, the government's approach to some agriculture and other economic policies that have been an unmitigated disaster for western Canada, not to omit the dismal economic policies that we have had in the past, how do you see the prospects for western Canada, from your vantage point in 1983 vis-à-vis the prospects of 1980?

Mr. Burns: Granted the points you have made about the domestic situation in Canada, Mr. Mazankowski... I would have attached more importance to today's situation, to the international economic circumstances. I think we have seen recessions rights around the world. It has not been confined to Canada. But as we see recovery progressing, I think it is fair to say that we will begin to see the trends that we had anticipated at the beginning of the decade coming along, but with a delay of three or four years.

Mr. Mazankowski: You are then saying, Mr. Burns, that the recession in western Canada has been largely due to the result of external or international forces rather than domestic policies and forces. Would I be correct in assuming that?

Mr. Burns: I think what I was trying to say was that markets have been down around the world. I am sure you have seen, for example, the results of most recent negotiations between Japan and Canada in relation to coal shipments; that kind of thing.

Mr. Mazankowski: All right, Mr. Burns, are you as bullish today as you were in 1980 about the economic prospects, particularly for western Canada, related to the resource industry and related to export? At that time, we were talking about the prospect of rationing, we were talking about a whole host of things that were going to unfold. Are you still that optimistic in 1983?

Mr. Burns: If you had asked me that question in the fall of 1982, I would have been hard pressed to be immediately as optimistic as I normally would want to be. You ask me that question today; I am a good deal more optimistic. Indeed, one can see the growth of economic recovery in the United States and that is bound to have a positive impact on the economies of Japan, and of Europe. Certainly the prospects in the Pacific Rim continue to be good in the sense that the majority of countries in the Pacific Rim have had economic growth rates that are far above the world average.

Mr. Mazankowski: So you are saying that there is really only a postponement, but not a reduction in the level of potential economic activity.

Mr. Burns: That would be our view.

Mr. Mazankowski: Okay. Then we get to the other question, and you talked about the fact that you believe the other sectors

[Traduction]

perspectives économiques pour l'Ouest du Canada. Je pense que ces perspectives s'annonçaient très prometteuses, il y a quelques années, au moment où votre groupe d'étude sur la capacité du réseau ferroviaire a été mis sur pied. Compte tenu de la situation comme l'existence du programme énergétique national, l'approche du gouvernement dans certaines de ses politiques agricoles et économiques qui ont, sans conteste, été désastreuses pour l'Ouest du Canada, sans parler des politiques économiques catastrophiques que nous avons connues par le passé, comment voyez-vous les perspectives pour l'Ouest du Canada en 1983 à la lumière des perspectives établies en 1980?

Mr. Burns: Je vous accorde que la situation nationale du Canada n'est guère reluisante, monsieur Mazankowski... j'aurais attaché plus d'importance à la situation d'aujourd'hui, à la conjoncture économique internationale. Je pense qu'il y a eu des récessions partout dans le monde. La situation n'est pas propre au Canada seul. Mais, comme la situation semble en voie de se corriger, je crois qu'il est juste de dire que nous commencerons à voir les tendances qui avaient été prévues au début de la décennie, mais avec un décalage de trois ou quatre ans.

Mr. Mazankowski: Si je comprends bien, monsieur Burns, vous dites que la récession dans l'Ouest du Canada était en grande partie attribuable, à l'action de forces externes et internationales plutôt qu'à la faillite des politiques nationales. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

Mr. Burns: Ce que j'essaie de souligner, c'est que les marchés étaient en stagnation partout dans le monde. Vous connaissez certainement, par exemple, les résultats des toutes dernières négociations entre le Japon et le Canada en ce qui a trait aux expéditions de charbon; et toutes ces sortes de choses.

Mr. Mazankowski: D'accord, monsieur Burns, êtes-vous aussi optimiste aujourd'hui que vous l'étiez en 1980 à propos des perspectives économiques, notamment dans l'Ouest du Canada, pour ce qui est des industries de ressources et de l'exportation? À cette époque, vous parliez de rationnement, vous mentionniez tout un train de mesures que vous vouliez mettre sur pied. Êtes-vous toujours aussi optimiste en 1983?

Mr. Burns: Si vous m'aviez posé cette question à l'automne 1982, il m'aurait été difficile d'être aussi optimiste que normalement j'aimerais l'être. Mais aujourd'hui, je suis passablement plus optimiste. En effet, on peut voir un redressement de la croissance économique aux États-Unis et cela ne peut qu'avoir un impact positif sur les économies du Japon et de l'Europe. Il est certain que les perspectives sur la côte du Pacifique sont toujours encourageantes en ce sens que la majorité des pays du Pacifique ont connu des taux de croissance économiques passablement au-dessus de la moyenne mondiale.

Mr. Mazankowski: Donc, selon vous, il ne s'agit en réalité que d'un décalage, mais non d'une réduction dans le taux d'activité économique potentielle.

Mr. Burns: C'est en effet notre point de vue.

Mr. Mazankowski: D'accord. J'arrive donc à ma deuxième question. Vous mentionnez le fait que, selon vous, les autres

[Text]

have paid their way in providing the railway infrastructure. But then, when we look at that increased capacity, and there are various figures bandied around—some that were created by your organization, some by the Department of Economic Development. When I look at the prospects for coal, I see the increase in their tonnage between 1980 and 1990 increasing by roughly 350%, fertilizer materials over the decade increasing by some 78%, and these are projections, give or take a few percentage points.

I see the movement of forest products increasing by 65% and other commodities, miscellaneous commodities by 48%.

• 1425

In the meantime, grain traffic is slated to increase by 35% to 36% and yet you are suggesting that . . . and you alluded to that in your comments—that the grain sector should contribute the greatest portion, either directly through the farmers or through government subsidies. You are suggesting that they should contribute the greatest portion towards the increase in the capacity.

I see a representative from the coal industry sitting in the audience shaking his head in the negative, but he will have a chance in Vancouver, I am sure, to respond to that. I would like to hear what you have to say about that, sir.

Mr. Burns: By all means, Mr. Mazankowski.

The fact of the matter is that all commodities other than those carried at statutory grain rates have been paying commercial freight rates. They have been paying their shot for the railway transportation costs. What we are suggesting is that to have an efficient and equitable system, the railways should be able to look forward to compensatory payments from all the commodities they carry, and that that will produce the system that is necessary.

Now, the other point that I think I want to underline is that we are not really just talking about physical capacity. I tried to emphasize in our presentation at the beginning that this is a very competitive world and what we need is the most efficient kind of system that it is possible to get. So the question is not just whether or not there will be enough miles of track, but whether in fact we will have an efficient and a physical capacity that is adequate.

Mr. Mazankowski: Mr. Burns, you can correct me if I am wrong, or clarify me, but I sense that implicit in your remarks you suggest that therefore there has been a degree of cross-subsidization. In other words, other commodities have been paying the shot and there has been cross-subsidization to support the railway system.

Given that fact and given the fact that Bill C-55 will move grain freight rates to a compensatory level, do you then expect to see a moderation of freight rates in the other commodities you represent? Not a reduction, but a moderation per se,

[Translation]

secteurs ont fait leur part pour l'infrastructure des chemins de fer. Mais alors, en considérant cette capacité accrue, et il y a divers chiffres qui sont avancés d'un côté comme de l'autre . . . certains qui viennent de votre organisation, d'autres du ministère du Développement économique. Lorsque j'examine les perspectives dans le secteur houillier, je constate une augmentation du tonnage entre 1980 et 1990 s'élevant grossièrement à 350 p. 100; les matières fertilisantes augmentent de quelque 78 p. 100 et ce sont là des prévisions, à quelque pourcentage près.

Je vois que le mouvement des produits forestiers augmente de 65 p. 100 et que ceux des autres biens, des produits divers, de 48 p. 100.

Pendant ce temps, le trafic des grains doit augmenter de 35 à 36 p. 100 et pourtant vous prétendez que . . . et vous faisiez allusion à cela dans vos commentaires . . . vous prétendez, dis-je, que le secteur des grains doit apporter la plus grosse contribution, que ce soit directement par l'intermédiaire des agriculteurs ou par l'intermédiaire des subventions de l'État. Vous proposez qu'ils fournissent la plus importante contribution à l'augmentation de la capacité de transport.

Je vois ici dans l'auditoire un représentant de l'industrie du charbon qui fait non de la tête, mais il aura l'occasion, j'en suis sûr, de répondre à cela à Vancouver. J'aimerais bien entendre ce que vous pensez de tout cela monsieur.

M. Burns: Bien sûr, monsieur Mazankowski.

En fait, le transport de tous les produits autres que ceux qui sont transportés aux tarifs statutaires des grains se paye aux tarifs du transport commercial. Ces secteurs ont donc payé des sommes importantes en frais de transport par chemins de fer. Selon nous, pour avoir un système efficace et juste, les compagnies de chemin de fer devraient être en droit de recevoir des paiements compensatoires de tous les secteurs pour lesquels elles transportent des produits et, par conséquent, il en découlera un système approprié.

Maintenant, l'autre point que j'aimerais souligner, c'est que nous ne parlons pas uniquement en réalité de capacité matérielle. J'ai essayé de faire ressortir, dans mon exposé, au début, que nous vivons dans un monde très concurrentiel et qu'il nous faut avoir le système le plus efficace possible. La question n'est donc pas uniquement de savoir s'il y a suffisamment de voies ferrées, mais bien si nous allons disposer d'une capacité matérielle suffisante et d'un système efficace.

M. Mazankowski: Monsieur Burns, corrigez-moi si je me trompe ou apportez-moi des éclaircissements, mais il me semble découler implicitement de vos remarques qu'il existe une certaine forme de subventionnements croisés. En d'autres mots, d'autres secteurs payent des frais élevés et il y a certaines subventions qui servent par ricochet à supporter le système ferroviaire.

Étant donné cette situation et que le projet de loi C-155 fera passer les tarifs du transport des grains à un niveau compensatoire, vous attendez-vous à ce que l'augmentation des tarifs de transport pour les autres produits que vous représentez soit

[Texte]

having regard to the fact that there will be more revenue thrown into the overall pot?

Mr. Burns: Mr. Mazankowski, to begin with I am not aware of any hard evidence of cross-subsidization, perhaps for the reasons Mr. Mayer has been elucidating for some time. But the complications . . .

Mr. Mazankowski: Can you say that with some degree of qualification, that you do not see . . .

Mr. Burns: I cannot lay hard evidence in front of you from where I sit, but that is not to say that there is not a perception that some of that has gone on. Certainly when I talk, for example, to Japanese importers, I think it is clear they have a perception there is some cross-subsidization.

As far as the future is concerned, I do not believe that the shippers of any other commodities are looking for reductions in their freight rates, but . . .

Mr. Mazankowski: Moderation in increases, then?

Mr. Burns: I think that is fair, that they do expect that the upward trends will not be quite as sharp as they have been in the past.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, 10 minutes please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask the witnesses if they have a list of the 500 companies who belong to their association? Could we have a copy for the committee?

Mr. Burns: I have a copy with me and I would be glad to table it for the committee.

Mr. Benjamin: Thank you.

You talk about investment in refurbishing and upgrading and modernizing and making more efficient our railway lines, and investment in the railways. Obviously, a major part of that investment will be public investment.

What do you think about these pleas, by both railroads, of poverty and inability to invest in western Canada—or, for that matter, anywhere else—but particularly western Canada? They choose to point the grain farmer out as the villain in the piece when at the same time, over the last couple or three decades, they have been able to invest hundreds of millions of dollars in other things and in other places.

Both railroads now are prepared to invest something in the order of \$430 million to buy up bankrupt railway lines in the United States but they plead poverty to make investment in their own lines in Canada, in western Canada. They can buy jam factories, pottery factories, shopping centres, and condominiums; they can get into oil, gas, and mines in Central America, Australia, and Indonesia. Yet the tears we heard them crying yesterday!

[Traduction]

modérée? Je ne parle pas d'une réduction, mais d'un ralentissement de l'augmentation eu égard au fait que, dans l'ensemble, les profits seront supérieurs?

M. Burns: Monsieur Mazankowski, j'aimerais dire d'abord que je n'ai jamais vraiment eu vent de cas de transfert de subventions, peut-être pour les raisons que M. Mayer a trouvées depuis quelque temps. Mais les complications . . .

M. Mazankowski: Pouvez-vous dire qu'avec un certain degré de qualification, vous ne pouvez voir . . .

M. Burns: Je ne peux apporter de preuve tangible devant vous de l'endroit où je suis assis, ce qui ne veut pas dire que nous ne percevons pas que quelque chose du genre a existé. Certes, lorsque je parle, par exemple, aux importateurs japonais, je crois qu'il est clair pour eux qu'il y a un certain transfert de subventions.

Pour ce qui est de l'avenir, je ne crois pas que les expéditeurs d'autres produits cherchent à obtenir des réductions dans leurs tarifs de transport, mais . . .

M. Mazankowski: Un ralentissement des augmentations, alors?

M. Burns: Je pense que cela est juste, qu'ils s'attendent à ce que la tendance à la hausse ne sera pas aussi prononcée que par le passé.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, vous avez dix minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je demander aux témoins s'ils ont en leur possession une liste des 500 compagnies qui appartiennent à leur association? Le Comité pourrait-il en avoir une copie?

M. Burns: J'en ai un exemplaire avec moi et il me fera plaisir de le déposer à votre Comité.

M. Benjamin: Merci.

Vous parlez d'investissement destiné à l'amélioration et à la modernisation, à rendre notre réseau ferroviaire plus efficace. Evidemment, une grosse partie de cet investissement consiste en un investissement public.

Que pensez-vous de la pauvreté et de l'incapacité des deux compagnies de chemin de fer à investir dans l'ouest du Canada . . . ou, quant à y être, n'importe où ailleurs . . . mais particulièrement dans l'ouest du Canada? Les compagnies ferroviaires pointent du doigt les producteurs de grains comme étant le mauvais personnage de l'histoire, alors que par ailleurs, au cours des deux ou trois dernières décennies, ils ont été en mesure d'investir des centaines de millions de dollars dans d'autres secteurs et en d'autres endroits.

Les deux compagnies de chemins de fer sont maintenant prêtes à investir quelque chose comme 430 millions de dollars pour acheter des lignes de chemins de fer en faillite aux États-Unis, mais se considèrent trop pauvres pour faire des investissements dans leurs propres lignes au Canada, dans l'ouest du Canada. Ils peuvent acheter des fabriques de confitures, des fabriques de poterie, des centres commerciaux et des immeubles en copropriété; ils peuvent investir dans le pétrole, le gaz

[Text]

[Translation]

et les mines en Amérique centrale, en Australie et en Indonésie. Pourtant, ils n'ont pas cessé de se plaindre hier!

• 1430

In fairness, do you not even wonder about their pleas and their claims, when they are able to do these other things—particularly considering the money they were prepared to spend to buy railway lines in the United States? But they are not prepared to do it here, unless they get a lot more money out of grain producers. Do you not find some kind of an anomaly in the way they have been operating?

Mr. Burns: Mr. Chairman, in response to Mr. Benjamin's question, first of all, I wish I were a financial expert. But, to make one observation, it seems to me that any enterprise wishing to raise funds must go to the lenders and indicate the kind of returns those funds, when invested, are likely to earn. Certainly I do not believe it is possible to argue a case that there are earnings commensurate with the cost of money currently available to the railways for the carriage of grain.

Mr. Benjamin: Will not the public investment which is proposed have to be made, whether or not this bill passes? The public investment in railways—railway upgrading in western Canada—helps all exporters, not just those in grain. This is not just for grain. Is not the upgrading and modernizing of our railway system in western Canada something that is for the total public good? It is not just to move grain. Is that not correct?

Mr. Burns: Yes.

Mr. Benjamin: Then, the railroads—both of them, but particularly Canadian Pacific—benefit to this day, and will continue to benefit, from all sorts of direct and indirect subsidies and all sorts of profits from public funds, lands, and mineral rights. They have received all of these benefits in exchange for obligations on their part. One such obligation was to haul these grains at these rates. Is that not a fair bargain? Canadian Pacific has recovered billions of dollars in benefits and profits from the things provided by the people of Canada. How can anybody believe that they are hard-put because of the grain producers?

Mr. Burns: Mr. Benjamin, I have been listening to the testimony before your committee since Tuesday. I am not sure there is a universal acceptance of the proposition that you have put. Therefore, it is a bit difficult to answer. I come back to the question that, if a business is losing money, there does not seem to be much incentive to make further investments.

Mr. Benjamin: Let me put another one to you. One of the members of your organization, I believe, is B.C. Forest Products. A major part of their production is exported. If they had to move that product to export position an average of 900

En toute franchise, ne vous interrogez-vous même pas au sujet de leurs allégations et de leurs revendications, alors qu'ils sont en mesure de se livrer à toutes ces autres activités—surtout compte tenu de l'argent qu'ils sont prêts à dépenser pour acheter des lignes de chemins de fer aux États-Unis? Cependant, ils ne sont pas disposés à le faire ici, à moins d'obtenir beaucoup plus d'argent des producteurs de céréales. Ne trouvez-vous pas qu'il y a quelque chose qui cloche dans la façon dont ils agissent?

M. Burns: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Benjamin, je dirai tout d'abord que j'aimerais être un expert en finances. Cependant, si vous me permettez une observation, il me semble que toute entreprise désireuse de recueillir les fonds doit s'adresser à des prêteurs en leur indiquant le genre de rendement que ces fonds sont susceptibles de donner, une fois investis. Bien entendu, je ne pense pas qu'il soit possible de soutenir qu'il y a des gains proportionnels au coût de l'argent que peuvent actuellement se procurer les chemins de fer pour le transport du grain.

M. Benjamin: L'État ne devrait-il pas investir dans ce secteur comme il est proposé, que ce projet de loi soit adopté ou non? L'investissement de l'État dans les chemins de fer—l'amélioration des chemins de fer dans l'Ouest canadien—aide tous les exportateurs, pas seulement ceux qui s'occupent de céréales. Il n'est pas ici uniquement question de céréales. L'amélioration et la modernisation de nos chemins de fer dans l'Ouest canadien, n'est-ce pas là une chose qui profitera à l'ensemble de la population? Cela ne servira pas uniquement au transport des céréales. N'est-ce pas exact?

M. Burns: Oui.

M. Benjamin: Ainsi, les chemins de fer—les deux, mais particulièrement le Canadien Pacifique—profitent jusqu'ici et continueront de profiter de tous genres de subventions directes et indirectes et d'avantages associés aux droits miniers, aux terres et aux fonds publics. Ils ont reçu tous ces avantages en échange des obligations qu'ils ont contractées. Un de ces engagements consistait en le transport de ces céréales à ces taux. N'est-ce pas là un juste marché? Le Canadien Pacifique a récolté des milliards de dollars en avantages et profits à partir d'éléments fournis par le peuple canadien. Comment peut-on croire qu'ils sont en difficulté en raison des producteurs de céréales?

M. Burns: Monsieur Benjamin, j'écoute les témoignages présentés devant votre comité depuis mardi. Je ne suis pas sûr qu'il y ait consensus au sujet de la proposition que vous avez faite. Donc, il sera assez difficile de vous répondre. Je reviens au point soulevé, à savoir que si une entreprise perd de l'argent, elle n'aura pas très envie d'investir davantage.

M. Benjamin: Permettez-moi de vous poser une autre question. L'un des membres de votre organisation est, je crois, la B.C. Forest Products. La majeure partie de sa production est exportée. Si elle devait transporter ses produits destinés à

[Texte]

miles—the longest haul being pretty nearly 1,400 miles—and had to pay the full compensatory rate, how would they fare in the competitive world market and exports? In other words, if all the forests of British Columbia were located in southern Alberta, southern Saskatchewan, and Manitoba, do you not think they would either need to have some kind of a statutory, subsidized rate in order to stay in the picture in world markets or else have to take a hell of a lot less price for their product? And they say they are suffering now in their crisis.

• 1435

Mr. Burns: Mr. Benjamin, I would like to make two observations about that. In the first place, the British Columbia forest products industry exports a good deal of their product to the United States. In doing so, particularly for the central and eastern part of the United States, they move by rail on Canadian lines and pay a full compensatory rate. So it is a reverse situation from the one we talked about normally, in terms of exports out of the Pacific coast. So you will find the B.C. forest industry is actually very much interested in this subject because of the movement from west to east.

Secondly, in terms of the relative location of resource industries in western Canada, I think there are long hauls for potash, for sulphur, for petrochemicals, and for coal that are comparable to the length of haul of grains. And they are all paying commercial rates for their products.

Mr. Benjamin: Can we ask you another one? I am sure you are aware that there are about six or seven sort of major statutory and regulatory systems in Canada. Some have been there for 100 years, some for only a few decades, but all of them are designed to take into account our geography and where our people and our production are located. They are all geared to certain regions in Canada. There are two transportation assistance acts for the Atlantic provinces; there is the Atlantic Region Freight Assistance Act, which is of benefit to Quebec and the Atlantic provinces; there is the statutory grain rate, of benefit to the Prairie provinces. There is all the system of tariffs and duties to safeguard our industrial production in Central Canada, which means higher costs for everybody.

All of these different programs mean that the nation as a whole sort of shares in the costs. We take into account our geography and our climate and where our production is located, so that one region cannot discriminate against another because of some kind of a geographic production location. So if it is perceived or believed that the statutory grain rate should go, would you say then that these other programs should go too? You know, that we should quit all this stuff and let

[Traduction]

l'exportation sur une distance moyenne de 900 milles—le trajet le plus long étant d'environ 1,400 milles—et si elle devait payer le plein tarif de l'exportation et sur les marchés mondiaux? Autrement dit, si toutes les forêts de la Colombie-Britannique étaient situées dans le sud de l'Alberta, au sud de la Saskatchewan et au Manitoba, ne pensez-vous pas que les entreprises d'exploitation forestière auraient besoin d'un type quelconque de tarifs subventionnés et fixés par la loi, pour pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux ou, à défaut de cela, être prêtes à vendre leurs produits à un prix infiniment moindre? Et elles affirment traverser actuellement une période critique et en souffrir.

M. Burns: Monsieur Benjamin, j'aimerais faire deux observations à ce sujet. Tout d'abord, l'industrie forestière de la Colombie-Britannique exporte une bonne partie de sa production aux États-Unis. Quand la destination est la partie centrale et est des États-Unis, elle fait transporter la marchandise par les chemins de fer canadiens et paye le plein tarif compensatoire. Donc il s'agit d'une situation diamétralement opposée à celle dont nous parlons normalement, pour ce qui est des produits exportés de la côte du Pacifique. Ainsi, vous trouverez que l'industrie forestière de la Colombie-Britannique s'intéresse énormément à la question en raison du transport de l'ouest à l'est.

Deuxièmement, pour ce qui est de l'emplacement relatif des industries qui exploitent les ressources dans l'Ouest canadien, je pense qu'il y a de longs trajets pour la potasse, le soufre, les produits pétrochimiques et le charbon, qui sont comparables à la durée du transport des céréales. Et toutes ces industries paient les taux commerciaux pour le transport de leurs produits.

M. Benjamin: Pouvons-nous vous poser une autre question? Je suis sûr que vous êtes au courant de l'existence de six ou sept principaux types de mécanismes statutaires et réglementaires au Canada. Quelques-uns sont en place depuis 100 ans, et d'autres n'existent que depuis quelques décennies, mais tous ont été conçus de façon à tenir compte de notre géographie, des endroits où sont installées les collectivités et où se trouve notre production. Tous sont axés sur certaines régions du Canada. Il existe deux lois d'aide au transport pour les provinces de l'Atlantique; il y a l'*Atlantic Region Freight Assistance Act*, qui profite aussi bien au Québec qu'aux provinces de l'Atlantique; il y a le taux statutaire fixé pour les céréales, dont bénéficient les Prairies. Il y a tout le système des tarifs et des droits destiné à protéger notre production industrielle dans la partie centrale du Canada, ce qui signifie des coûts plus élevés pour tout le monde.

Tous ces différents programmes ont pour effet de faire en sorte que la population dans son ensemble partage les coûts. Nous prenons en considération notre géographie, notre climat et le lieu où se trouve notre production, de façon à ce qu'une région ne soit pas défavorisée par rapport à une autre en raison de l'emplacement géographique d'une production quelconque. Donc, si l'on estime ou si l'on croit que les taux statutaires fixés pour les céréales devraient disparaître, diriez-vous aussi

[Text]

everybody take their own chances and let the chips fall where they may?

Mr. Burns: Well, I would put one other element into the question that you have raised, Mr. Benjamin. I would suggest that for a country that depends for 30% of its GNP on exports—and that of course has a very big spillover into other parts of the GNP because of the indirect impact of that export income—one has to surely have an override at some point that Canada's competitive position in international markets in a period from now until the end of the century is going to be very highly competitive.

If we are not getting in place the kind of infrastructure that will allow us to be competitive in world markets, we are going to be in very serious shape. When one looks, for example, at the resource industries of western Canada, one finds in the developing world increasing capacity on the parts of those countries to compete with us effectively and efficiently in world markets. If we do not have the kind of railway system in western Canada that will move those products competitively and efficiently, then we are going to be in really very serious trouble. That trouble I think overrides the kind of regional consideration that you were bringing to bear.

Mr. Benjamin: Is it not true that . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, your final question.

Mr. Benjamin: Is it not true that our major competitors, the European Economic Community, the United States, Argentina, Australia—I am talking about grain, but other commodities as well in the competitive world in international competition—all of them heavily subsidize their transportation systems, heavily subsidize their producers? In the Argentine, the government pays the freight totally for most of their grain producers.

• 1440

Australia ships their grain. They grow it within a couple of hundred miles of salt water. The United States has a massive inland water system built by the U.S. Corps of Engineers. Water is the cheapest way to move it, and that is the thing that we are faced with.

How can you expect grain producers to compete with the treasuries of these other nations? Surely Canada as a whole—that is why I support the idea of providing funds to the railroads. A good railroad system benefits all shippers, and Canada as a whole shares in that cost. You do not just pick on one or another of the shippers. Is that not more fair?

Mr. Burns: Mr. Benjamin, if I could respond in two different ways, on the first point, which I take to be that other

[Translation]

que ces autres programmes devraient connaître le même sort? Vous savez, nous devrions abandonner tout cela, laisser chacun courir sa propre chance et que les effets bénéfiques se fassent sentir là où ils peuvent?

M. Burns: Eh bien, j'aimerais introduire un autre élément dans la question que vous avez soulevée, monsieur Benjamin. À mon avis, pour un pays dont 30 p. 100 du PNB dépendent de l'exportation—et cela a bien entendu des répercussions énormes sur d'autres parties du PNB en raison de l'impact indirect du revenu tiré de cette exportation—on doit tout faire pour que le Canada joue un rôle concurrentiel sur les marchés internationaux d'ici la fin du siècle.

Or, si nous ne mettons pas en place le type d'infrastructure qui nous permettra d'être concurrentiels sur les marchés internationaux, nous serons en très mauvaise posture. Ainsi, lorsqu'on jette un coup d'oeil sur les industries d'exploitation des ressources dans l'Ouest canadien, on s'aperçoit que les pays en voie de développement sont de plus en plus en mesure de nous faire concurrence sur les marchés mondiaux. Donc, si nous n'avons pas dans l'Ouest canadien l'infrastructure ferroviaire qui permettra de transporter ces produits de façon efficace et à un prix concurrentiel, nous aurons des problèmes très graves. À mon avis, le genre de considérations régionales que vous évoquiez n'ont aucune commune mesure avec ces problèmes éventuels.

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai que . . .

Le président: Monsieur Benjamin, votre dernière question.

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai que nos principaux concurrents, la CEE, les États-Unis, l'Argentine, l'Australie, je parle ici de céréales, mais ma remarque s'applique aussi aux autres marchandises qui sont en concurrence sur les marchés mondiaux—tous accordent des subventions énormes au titre de leur système de transport ainsi qu'à leurs producteurs? En Argentine, le gouvernement paie presque entièrement le transport pour la plupart des producteurs de céréales.

L'Australie expédie son grain par bateau. Elle le cultive sur un territoire situé à moins de quelques centaines de milles de l'eau salée. Les États-Unis disposent d'un immense réseau de voies navigables à l'intérieur des terres, qui a été construit par le *U.S. Corps of Engineers*. La façon la moins onéreuse de transporter le grain est par bateau, et c'est à cela que nous devons faire face.

Comment pouvez-vous vous attendre à ce que les producteurs de grain concurrencent les trésors de ces autres nations? À coup sûr, l'ensemble du Canada, c'est pourquoi j'appuie l'idée de fournir des fonds aux chemins de fer. Un bon réseau de chemins de fer profite à tous les transporteurs, et l'ensemble du Canada assume une partie de ce coût. Vous ne harcelez pas simplement l'un ou l'autre des transporteurs. Une telle formule n'est-elle pas plus équitable?

M. Burns: Monsieur Benjamin, si vous me le permettez, je vais répondre de deux façons à la première observation qui a trait, si je comprends bien au fait que d'autres pays exporta-

[Texte]

grain-exporting countries are subsidizing their producers, I accept that as a fact. It has clearly been demonstrated.

Mr. Benjamin: And/or their transportation systems.

Mr. Burns: They do it in a variety of ways. If you take the European economic community, they do it through rebates on exports, in which they gain the money by the levy on imports. It is not a transportation question in Europe.

I think in our presentation to begin this session, we made the point that if it is a question of us having competitive subsidies against other countries, surely we should be looking at a subsidy system in Canada that does not have what we claim are demonstratively adverse effects on the rest of our export economy in western Canada, which is going toward—as Mr. Mazankowski was making the point earlier—having potential upward trends in terms of Canada's economic growth that are really quite important.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: The reality is that if you did not ship another bushel of grain to the west coast starting tomorrow, you are still going to have to upgrade those railroad lines.

The Chairman: Mr. Benjamin, order.

Supplementary, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Monsieur Burns, je comprends la préoccupation de M. Benjamin.

I understand the pre-occupation of Mr. Benjamin about the grants that are paid by the European market or in Argentina or in the United States. But in your group, do you have the impression that the negotiations among the United States, the European market and the other countries will progress and we will have more order in the food industry, in the *agroalimentaire* industry, in the next years? Or is it a dream to think that we will make progress, and will we continue forever to see the European market pay more than 40¢ for each dollar produced, as grants; in the United States it is more than 20, it is around 30¢; and here in Canada it is more than 10¢?

Do you think that we will put some order in the house, the international house, or will we continue to practise this way?

Mr. Burns: Well, Mr. Loiselle, from the perspective of the export community we have always supported any action taken by the government to move towards international agreements that limit or eliminate subsidies in international trade. We believe that that is the proper way to go.

In the interim, I suppose it is fair to say that we have also taken the position that if other countries are subsidizing, then there is a case to be made for Canadians to receive equal

[Traduction]

teurs de grain subventionnent leurs producteurs; je me rends compte que c'est un fait, cela a été clairement prouvé.

M. Benjamin: Ou encore leurs réseaux de transport.

M. Burns: Ils les subventionnent de toute une gamme de façons. Si vous prenez le cas de la Communauté économique européenne, cette dernière consent des remises sur les exportations grâce auxquelles, en retour, elle rentre dans son argent en prélevant un droit de douane à l'importation. En Europe, la question du transport ne se pose pas.

Je crois que, dans notre exposé, au début de la séance, nous avons précisé que s'il s'agit, pour nous, d'avoir des subsides concurrentiels par rapport à ce qu'offrent d'autres pays, nous devrions à coup sûr envisager, pour le Canada, une formule de subsides qui ne présente pas ce que nous jugions être des répercussions manifestement néfastes sur le reste de l'économie des exportations dans l'ouest du Canada, qui, comme le soulignait M. Mazankowski un peu plus tôt, commence à accuser une tendance éventuelle à la hausse qui est vraiment très importante sur le plan de la croissance économique du Canada.

Le président: Merci.

M. Benjamin: En réalité, même si demain vous ne transportiez pas un autre boisseau de grains vers la côte ouest, vous devriez tout de même remettre en état les voies de chemins de fer.

Le président: Monsieur Benjamin, à l'ordre.

Question supplémentaire, monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Burns, I understand Mr. Benjamin's concern.

Je comprends la préoccupation de M. Benjamin concernant les subventions accordées par la Communauté européenne, l'Argentine ou les États-Unis. Mais au sein de votre groupe, avez-vous l'impression que les négociations menées entre les États-Unis, la Communauté européenne et les autres pays progresseront et que l'industrie alimentaire, l'industrie agro-alimentaire, sera plus ordonnée au cours des prochaines années? Ou encore, est-il illusoire de penser que des progrès seront accomplis, et verrons-nous toujours la Communauté européenne verser plus de 40c. sur chaque dollar produit, sous forme des subventions? Les États-Unis accordent plus de 20c., environ 30c., et ici au Canada nous versons plus de 10c.

Croyez-vous que nous mettrons un peu d'ordre dans ces affaires, les affaires internationales, ou continuerons-nous dans la même voie?

M. Burns: Eh bien, monsieur Loiselle, dans l'optique de l'exportateur, nous avons toujours appuyé toutes les mesures prises par le gouvernement en vue de conclure des accords internationaux qui limitent ou éliminent les subsides dans le cadre des échanges internationaux. Nous croyons qu'il s'agit là de la bonne façon de faire.

Dans l'intervalle, je suppose qu'il est juste de dire que nous avons également adopté la position suivant laquelle si d'autres pays accordent des subventions, alors il y a lieu de croire que

[Text]

treatment if they are going to survive in the international world.

Now as to the prospects of international agreement in this area, that is an extraordinarily difficult question, I would have thought. But clearly, the United States and the community are engaged in very serious bilateral discussions on this kind of issue now and one would hope that under the program of work agreed to by the ministers of all the GATT countries last November, some progress will be achieved in bringing greater international rules in terms of trade and agriculture.

The Chairman: Thank you. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Burns, last time we officially met I welcomed you to a special parliamentary committee, an all-party committee, when I was chairing the National Trading Corporation Committee, and I recall at that time that your association gave us very valuable advice, which we welcomed. One other thing I did learn as chairman of that committee was that when the Canadian Export Association disagree with government policy, they voice their objections very strongly. When they agree with government policy they also make their views known, and I think that is fair game. That is what democracy is all about. Reading your submission and hearing your remarks, I take it your association is strongly in support of Bill C-155, and as your last sentence states, "We urge the speedy consideration of Bill C-155".

• 1445

But before getting to more specific questioning, I would like to ask you whether you are a member of the Western Transportation Advisory Council. The abbreviation is WESTAC.

Mr. Burns: No, I am not, Mr. Chairman.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would like to read into the record something from WESTAC which all members of the committee received, and I would like to point out the membership of WESTAC. It includes the Government of Alberta, the Government of British Columbia, the Government of Manitoba, the Government of Saskatchewan, and most of the major Canadian carriers. It also includes the producer shippers, such as the Alberta Wheat Pool, the Saskatchewan Wheat Pool, the Canadian Wheat Board. It includes the labour organizations, such as the Canadian Brotherhood of Railways, etc. I will not take time to read all the rest.

In that brochure of April 1983 they quote the National Transportation Policy of May 1978, and it gives sort of background. They say:

Revised national transportation policy emerged as a major subject in 1975. A federal Task Force on policy review was created, and in June the Minister of Transport announced

[Translation]

les Canadiens devraient bénéficier des mêmes avantages pour être en mesure de survivre sur la scène internationale.

Maintenant, en ce qui concerne les perspectives de signature d'une entente internationale dans ce domaine, il s'agirait là, selon moi, d'une question extraordinairement difficile. Mais manifestement, les États-Unis et la Communauté européenne mènent actuellement des discussions bilatérales très sérieuses à cet égard, et l'on peut souhaiter que, dans le cadre du programme ratifié par les ministres de tous les pays parties au GATT en novembre dernier, on parviendra à établir des règles plus strictes à l'échelle internationales sur le plan des échanges commerciaux et de l'agriculture.

Le président: Merci. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur Burns, la dernière fois que nous nous sommes rencontrés officiellement je vous ai souhaité la bienvenue au sein d'un comité parlementaire spécial composé de députés de tous les partis; je présidais alors le comité de la Société nationale du commerce, et je me rappelle qu'à ce moment-là votre association nous a fourni des conseils très précieux, que nous avons accueillis avec plaisir. Une autre chose que j'ai apprise lorsque je présidais ce comité est le fait que lorsque l'Association canadienne d'exportation n'est pas d'accord avec la politique gouvernementale, elle formule ses objections avec véhémence. Lorsqu'elle est d'accord avec les politiques gouvernementales, elle fait également connaître son opinion, et je crois que cela est équitable. C'est ça, la démocratie. Après avoir lu votre document et avoir entendu les observations que vous avez formulées, j'en déduis que votre association appuie fortement le Bill C-155, d'autant plus que la dernière phrase se lit comme suit: «Nous invitons instamment le gouvernement à étudier rapidement le Bill C-155».

Mais avant de passer à des questions plus précises, j'aimerais vous demander si vous êtes membre du *Western Transportation Advisory Council* dont l'abréviation est WESTAC.

M. Burns: Non, monsieur le président.

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais lire, pour le compte rendu, un document publié par WESTAC dont tous les membres du Comité ont reçu un exemplaire, et j'aimerais souligner qui sont les membres du WESTAC. Ce conseil regroupe des représentants du gouvernement de l'Alberta, du gouvernement de la Colombie-Britannique, du gouvernement du Manitoba, du gouvernement de la Saskatchewan et de la plupart des grands transporteurs canadiens. En outre, il regroupe des producteurs-transporteurs comme le syndicat du blé de l'Alberta, le syndicat du blé de la Saskatchewan et la Commission canadienne du blé. Il regroupe des représentants des organismes syndicaux comme la Fraternité canadienne des cheminots, etc. Je ne prendrai pas le temps de lire tout le reste.

Dans cette brochure publiée en avril 1983, WESTAC cite la Politique nationale des transports de mai 1978 et fournit certains renseignements de base. On peut y lire:

Une politique nationale des transports révisée est devenue une question importante en 1975. Un groupe d'étude fédéral a été créé pour réviser la politique, et en juin, le ministre des

[Texte]

proposed new national policy principles. Throughout this period, WESTAC served as a focal point for the development and expression of western regional views in various ways.

I will not read the rest. I will just read the part into the record, again reminding members of the membership of that committee.

We also received in that package the October 1981 brochure from WESTAC, headed *The Crisis in Rail Capacity and Financing*, and they begin:

As this briefing goes to press, Canada faces one of the greatest transportation challenges in history.

On page 1 they show a graph of the increase in export of potash, sulphur, coal and even grain doubling from the 1980s to the 1990s. The graphs may be a bit out, but they are there for everyone to look at. I will just mention some of the headings, for brevity here, Mr. Chairman.

In one heading they say that as westbound traffic grew in the 1970s railway capacity expanded to keep pace, but now the limits of single track capacity are being reached. To meet the needs of the 1980s massive expansion is required, including double tracking and tunnelling through the mountains.

They go on to say that billions of dollars are needed for capital investment, but CN Rail and CP Rail project that available capital will not be adequate to carry out their upgrading and expansion programs in full. The railways see compensation for the movement of statutory grain as the key to solving the financial problem. This view is shared by a growing number of railway customers and others, but agreement is not unanimous on who should bear grain losses, in what proportions and how. I think that is what this committee is all about, to find the questions to the who, what and the how.

In summary, in that brochure, they say "A Time for Action", and I quote:

Timing has become critical. Given Canada significant export opportunities, rapidly approaching limits of west-bound track capacity, long lead times required for mountain railway construction, and the many negative economic impacts to Canada of capacity rationing, the nation must find a solution to the railway financing problem now.

Now, what caught me there, Mr. Burns, was the topic . . . if we do not do something now we are going to get into the area of rationing. From your projections and your studies, do you

[Traduction]

Transports a annoncé certains nouveaux principes proposés en ce qui concerne la politique nationale. Tout au long de cette période, WESTAC a servi de pivot en ce qui concerne l'élaboration et l'expression, sous diverses formes, des opinions de l'Ouest du Canada.

Je ne lirai pas le reste. Je lirai simplement cette partie aux fins du compte rendu, en rappelant une fois de plus aux membres de notre Comité la composition du conseil.

Nous avons également reçu dans cette trousse la brochure publiée par WESTAC en octobre 1981, intitulée *The Crisis in Rail Capacity and Financing*, qui commence comme suit:

Au moment de mettre sous presse, le Canada fait face à l'un des plus grands défis de son histoire sur le plan du transport.

A la page 1, on trouve un graphique de l'accroissement des exportations vers l'Ouest s'est accru au cours des années 1970, la capacité ferroviaire a pris de l'expansion pour aller de pair avec le transport, mais maintenant, les voies simples sont utilisées à capacité. Pour répondre aux besoins qui se font sentir au cours des années 1980, il est nécessaire de procéder à une expansion massive, notamment en dédoublant les voies et en perçant des tunnels à travers les montagnes.

Dans une rubrique, on peut lire qu'à mesure que le transport de produits vers l'Ouest s'est accru au cours des années 1970, la capacité ferroviaire a pris de l'expansion pour aller de pair avec le transport, mais maintenant, les voies simples sont utilisées à capacité. Pour répondre aux besoins qui se font sentir au cours des années 1980, il est nécessaire de procéder à une expansion massive, notamment en dédoublant les voies et en perçant des tunnels à travers les montagnes.

Les auteurs poursuivent en précisant que des milliards de dollars peuvent être investis, mais les Chemins de fer du Canadien National et les Chemins de fer du Canadien Pacifique prévoient que les capitaux nécessaires ne suffiront pas pour exécuter intégralement leur programme d'expansion et de remise en état. Ces sociétés de chemin de fer considèrent que le transport des grains prévus dans la loi constitue la solution à leurs problèmes financiers. Un nombre croissant de clients des chemins de fer et d'autres personnes partagent cette opinion, mais on ne s'entend pas sur qui devrait assumer les pertes dans le cas du grain, dans quelle proportion et de quelle façon. Je crois qu'il appartient à notre Comité de déterminer qui, quoi et comment.

Bref, dans la brochure, les auteurs déclarent qu'il est temps d'agir», et je cite:

Il n'y a pas de temps à perdre. Compte tenu des importants débouchés qui s'offrent aux exportations canadiennes, du fait que les voies ferrées en direction de l'Ouest seront très bientôt utilisées à capacité, qu'il faudra beaucoup de temps pour construire des voies ferrées en montagne et compte tenu des nombreuses répercussions néfastes qu'aurait une restriction de la capacité ferroviaire sur l'économie canadienne, notre nation doit trouver immédiatement une solution aux problèmes de financement auxquels font face les sociétés de chemin de fer.

En fait, ce qui m'a accroché l'oeil, monsieur Burns, c'est le sujet même. Si nous ne faisons pas quelque chose dès maintenant, nous devrons faire face à une restriction de la capacité

[Text]

see that coming? If we keep the status quo as is, can you see our facing or the producers and the exporters facing rationing? Who would get priority for the cars and the rails, if we do meet that in the 1980s or in the 1990s?

The Chairman: Mr. Burns, like some of the previous questions it is somewhat hypothetical, but I guess we are dealing, to some extent, with conjecture, even with regard to various figures. So go ahead.

Mr. Flis: Mr. Chairman, it is not hypothetical, because the brief specifically refers to rationing, that this is what we will be facing. So I do not think it is hypothetical. I think the association sees this as a concern, and did address it in its brief to us.

The Chairman: Mr. Burns.

• 1450

Mr. Burns: I think this association would endorse the proposition that without some very significant additional physical capacity and efficiencies we are going to suffer two consequences. One is the potential of rationing, which I think is real by the end of the decade. The second is that if we cannot get the framework in place that will enable the railroads to operate with maximum efficiency, we reflect adversely on our competitive capacity right across the board in grains and in other products, and I think that is a very dangerous projection for us to contemplate.

Mr. Flis: The Special Committee on National Trading Corporation did come to the conclusion that many of our future markets lie in the Pacific Rim countries and I think your association comes to that same conclusion. Can you tell the committee what percentage of the 30% of Canada's exports go through the western ports as opposed to the eastern ports?

Mr. Burns: In our brief, Mr. Chairman, we went at that in a slightly different way. We looked at ship loadings in the Pacific Ocean ports compared with ship loadings in Canada as a whole. This deals with all non-U.S. trade, because obviously most U.S. trade is land carried, but the Pacific region ports increased their ship loadings from 1977 to 1981 from 36.7 million tonnes to 53.4 million tonnes. Equally of significance is the increased percentage of ship loadings in all Canadian ports from just over 30% to just over 36%, which suggests a shift in our emphasis of overseas trade, which is really quite important, and we expect that trend to continue in the future.

Mr. Flis: Yes. I notice you stop at 1981. You gave us figures for 1977 to 1981. Would you now have any figures for 1982

[Translation]

ferroviaire. D'après vos projections et vos études, estimez-vous que c'est ce qui arrivera? Si nous maintenons le statu quo, croyez-vous que nous, ou les producteurs et les exportateurs, devons faire face à une telle restriction? Qui obtiendrait la priorité en ce qui concerne les wagons et les voies ferrées si nous nous retrouvons dans une telle situation au cours des années 80 ou 90?

Le président: Monsieur Burns, comme certaines des questions précédentes, celle-là est quelque peu hypothétique, mais j'imagine que, d'une certaine façon, nous devons envisager des conjectures, même en ce qui concerne diverses statistiques. Poursuivez donc.

M. Flis: Monsieur le président, la question n'est pas hypothétique car le mémoire fait expressément mention d'une restriction imminente de la capacité ferroviaire. Je ne crois donc pas qu'elle soit hypothétique. Je crois que l'association est préoccupée par cette question, et qu'elle s'est penchée sur le problème dans le mémoire qu'elle nous a adressé.

Le président: Monsieur Burns.

M. Burns: Je crois que cette association serait aussi d'avis que si nous n'augmentons pas très nettement notre capacité physique et notre efficacité nous allons devoir faire face à deux conséquences. D'abord, il y a l'éventualité d'un rationnement qui se concrétisera, à mon avis, d'ici la fin de la décennie. Ensuite, si nous ne mettons pas en place l'infrastructure nécessaire à une efficacité maximale du transport par chemin de fer, notre force concurrentielle pour les grains et pour d'autres produits en souffrira, perspective très dangereuse pour nous.

M. Flis: Le Comité spécial de la Société nationale du commerce en est effectivement venu à la conclusion que nous devons nous tourner vers les pays de la côte du Pacifique pour bon nombre de nos marchés futurs et je crois que notre association en est venue à la même conclusion. Pouvez-vous préciser pour la gouverne du comité quelle part du 30% des exportations canadiennes est dirigée vers les ports de la côte ouest et quelle part vers les ports de la côte est?

M. Burns: Dans notre mémoire, monsieur le président, nous avons considéré la situation sous un angle quelque peu différent. Nous avons comparé les chargements des bateaux des ports de l'océan Pacifique à ceux de tous les bateaux au Canada dans l'ensemble. Il s'agit toujours de commerce non-américain, pour la bonne raison, il va sans dire, que notre commerce avec les États-Unis se fait surtout par voie de terre. Quoi qu'il en soit, les chargements des bateaux des ports de la région du Pacifique ont augmenté de 36,7 millions de tonnes en 1977 à 53,4 millions de tonnes en 1981. Fait d'égale importance, le pourcentage des chargements de bateaux dans tous les ports canadiens est passé d'un peu plus de 30% à un peu plus de 36%, ce qui donne à entendre que notre commerce outre-mer prend de l'importance, tendance vraiment importante et qui devrait, selon nous, se poursuivre dans le futur.

M. Flis: Oui. J'ai remarqué que vous n'alliez pas plus loin que 1981. Vous nous fournissez les chiffres pour la période

[*Texte*]

and then projected figures for the next five or ten years as far as ship loadings, or using that kind of data?

Mr. Burns: I am sorry, we do not have those kinds of figures. The statistics that are included in our brief came from StatsCanada. They only had 1981 figures. I suspect in 1982 one will see a slight decline because of the circumstances of world markets.

Mr. Flis: On the same page that you quoted from, Mr. Burns, page 3, paragraph (c) you say:

Buyers abroad attach high priority to reliability of supply in their decisions regarding purchases in other countries. There is no doubt that buyers in Japan, for example, are very conscious of the question of adequate rail capacity in their contract negotiations with Canada's exporters.

Have any of your members come across that specific problem? Could you give us one or two examples where this has actually happened?

Mr. Burns: Mr. Chairman, in my own experience I was a participant in the sixth annual Canada/Japan Business Conference in Montreal in May and certainly four or five of the leading Japanese participants talked to me directly about their concern with transportation matters in Canada. Indeed, that has been a constant item on their agenda for the last five or six years to my certain knowledge. In addition, I know that some of our member firms in negotiating with the Japanese have had to take particular care to demonstrate they had the capacity on the railway system in Canada to deliver the products they were guaranteeing to deliver in a timely way. There have been occasions, I think, when Canadians have really been unable to conclude satisfactory long-term contracts because of some uncertainty in the longer run of having adequate capacity to have them carried.

Mr. Flis: So for exporters to be competitive it does not mean to be price competitive, but to be quality competitive by delivering the product to market on time etc. That was just a comment not a question.

I have one final question, Mr. Chairman. It relates to the answer Mr. Burns gave to Mr. Mazankowski, I guess in his opening remarks, as to who should receive the Crow benefit. I wonder if you could clarify that to the committee. I think you said that because of the general policy of your association you would like to see it go to the producers. Which plan does your association see as the best, the 80-20 Gilson plan, the 50-50 Pepin plan or the free choice plan we have been hearing about, but which no one seems to know anything about?

[*Traduction*]

allant de 1977 à 1981. Pourriez-vous maintenant nous fournir des chiffres pour 1982 et des prévisions pour les cinq ou dix prochaines années concernant les cargaisons des bateaux, enfin des données de ce genre?

M. Burns: Je suis désolé, nous ne disposons pas de ces données de ce genre. Les statistiques incluses dans notre mémoire viennent de Statistique Canada qui ne pouvait nous fournir de chiffres pour 1981. Je suppose que nous assisterons en 1982 à un léger déclin étant donné la situation sur les marchés mondiaux.

M. Flis: À la même page, M. Burns, page 3, paragraphe c), vous dites:

Les acheteurs à l'étranger considèrent comme une priorité très importante la fiabilité des approvisionnements lorsqu'ils doivent prendre des décisions concernant leurs achats à l'étranger. Il ne fait aucun doute que les acheteurs du Japon, par exemple, accordent beaucoup d'importance à la question de l'efficacité du transport ferroviaire dans leurs négociations commerciales avec les exportateurs du Canada.

Est-ce que certains de vos membres ont eu à faire face à ce problème particulier? Pourriez-vous nous donner un ou deux exemples pour nous montrer comment les choses se passent dans les faits?

M. Burns: Monsieur le président, je vous parlerai de mon expérience personnelle. J'ai participé au sixième Congrès annuel sur le commerce Canada-Japon qui s'est tenu à Montréal en mai. Quatre ou cinq des principaux participants du Japon m'ont parlé à moi directement de la question des transports au Canada, qui les préoccupe. À ma connaissance, cette question est à l'ordre du jour depuis cinq ou six ans dans nos négociations avec les Japonais. Je sais aussi que certaines de nos sociétés membres ont dû dans leurs négociations avec les Japonais mettre un soin particulier à faire la preuve qu'ils avaient la capacité grâce au système ferroviaire canadien de livrer les produits qu'ils garantissaient de livrer dans les délais prévus. Il est arrivé, je crois, que des Canadiens se sont vraiment retrouvés dans l'incapacité de conclure des contrats satisfaisants à long terme, parce qu'ils n'étaient pas certains de pouvoir respecter leur obligations à long terme.

M. Flis: Pour les exportateurs donc, la capacité concurrentielle ne repose pas sur les prix pratiqués, mais revêt plutôt un caractère qualitatif: Il s'agit pour eux d'être capables de livrer les produits à temps vers les marchés, etc. C'est un commentaire tout simplement, non une question.

J'ai une dernière question à poser, Monsieur le président. Elle a trait à la réponse que M. Burns a fournie à M. Mazankowski, à la suite je crois de ses remarques préliminaires, à la question précisément des bénéficiaires des tarifs du Nid-de-Corbeau. Je me demande si vous ne pourriez pas clarifier cette question pour le comité. Si j'ai bien compris, vous aimeriez, à cause de la politique générale de votre association, que ce soit les producteurs qui en bénéficient. Quel plan apparaît le meilleur à votre association, le plan Gilson 80-20, le plan Pepin 50-50 ou celui du libre choix dont nous avons entendu parlé et que personne ne semble connaître?

[Text]

• 1455

Mr. Burns: Mr. Chairman, I think what I said in my opening presentation is that this is a question that needs to be worked out among the agricultural interests involved. But I think all the point that we were trying to make was that it seemed to us that exporters are best off when they have, within their own hands, as many of their costs as is possible to obtain. That suggests to us a preference for some means by which producers would get these payments. We suggested, because we are overridingly interested in getting the bill passed and the process under way, that this question of payment is a question that should be addressed in very great detail during the comprehensive review of the act that is foreseen by Part IV of the bill as it is now before you.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Mr. Flis: May I make a comment? No question.

M. Ostiguy: Une question supplémentaire. *A supplementary, just one question.*

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Just one short question.

Mr. Burns, what is the value your members export, approximately?

Mr. Burns: We have never investigated that issue in enough detail to be precise about it, but it is a significant proportion of total Canadian exports.

The Chairman: Can you give a ballpark figure?

Mr. Burns: I am sorry.

The Chairman: Okay. I do not want to put you on the spot.

Mr. Neil, five minutes.

Mr. Neil: I will not even be that long, Mr. Chairman.

Mr. Burns, I listened to your comment about the freedom of choice, but I gather that your feeling is that the bill should be passed as quickly as possible and the question of the freedom of choice can be dealt with in the review of the bill.

Now, I would ask you if you have any other concerns with respect to the bill? If so, what are your concerns and are there any amendments you feel should be made to the bill before it is passed?

Mr. Burns: Mr. Chairman, I do not think we have anything in very great detail to offer in this connection. I suppose the one point that we would want you to look at, and I will put this in general terms rather than in specific terms, is that we share with everyone else, I think, an anxiety to ensure that the railroads in fact live up to their undertakings. The extent to which you would want to examine the provisions of the bill to

[Translation]

M. Burns: Monsieur le président, dans mon exposé j'ai dit que j'estime que cette question des besoins doit être réglée par les membres du secteur agricole et que cela intéresse. Ce que nous essayons de dire c'est qu'il est important pour les exportateurs d'avoir en main le plus grand nombre possible de leurs coûts. Cela implique donc qu'il serait souhaitable de mettre en oeuvre un plan qui permettrait aux producteurs d'obtenir ces paiements. Nous avons suggéré, parce que la majorité d'entre nous voulons que le projet de loi soit adopté et le processus amorcé, que cette question des paiements soit étudiée très attentivement au moment de l'examen détaillé du projet de loi, examen qui est prévu dans la partie IV du projet que vous avez entre les mains en ce moment.

Le président: Merci, monsieur Flis.

M. Flis: Puis-je faire un commentaire? Ce n'est pas une question.

Mr. Ostiguy: An additional question. *Une autre question seulement.*

The Chairman: One more question, Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Une brève question, s'il vous plaît.

Monsieur Burns, à combien se chiffrent les exportations de vos membres, approximativement?

M. Burns: Nous n'avons jamais étudié cette question suffisamment en détail pour pouvoir avoir des chiffres précis, mais nos exportations représentent une part importante de l'ensemble des exportations canadiennes.

Le président: Pourriez-vous avancer un chiffre?

M. Burns: Je suis désolé.

Le président: D'accord, je ne veux pas vous acculer au pied du mur.

Monsieur Neil, cinq minutes.

M. Neil: Je ne prendrai même pas cinq minutes, monsieur le président.

Monsieur Burns, j'ai noté votre remarque au sujet de la liberté de choix mais si je comprends bien, vous estimez que le projet de loi doit être adopté aussi rapidement que possible et la question de la liberté de choix décidée au moment de l'examen du projet de loi.

J'aimerais maintenant vous demander s'il y a d'autres aspects du projet de loi qui vous préoccupent? Dans l'affirmative, quels sont-ils? Y a-t-il des modifications qui, selon vous, devraient être apportées au projet de loi avant que ce dernier soit adopté?

M. Burns: Monsieur le président, je ne pense pas pouvoir vous donner de réponse bien détaillée à ce chapitre. Nous aimerions que vous teniez compte du fait, et je parlerai en termes généraux plutôt qu'en termes précis, que nous sommes très désireux, comme tout le monde je crois, de nous assurer que les chemins de fer remplissent convenablement leur rôle. Je crois que si vous vous livrez à un examen approfondi des

[Texte]

ensure that there is an adequate system for that would be very much in our interests, I think.

Mr. Neil: You heard the evidence this morning, I would assume, and some of the questioning about the possibility of having the railways assume part of the cost involved as a result of inflation. Have you any comments on that type of suggestion that would keep the railways on their toes, so to speak? It is in the nature of a penalty, I would suppose.

Mr. Burns: Yes. Mr. Neil, I think I would need to take some lessons from Mr. Mayer about the costing systems of the railroads before I could respond to that as well as I should.

Mr. Neil: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Monsieur Ostiguy. Non. Pas de question?

Well, that is all the indication I have of people who wish to ask questions. Mr. Althouse, did you wish to put a question?

Mr. Althouse: A very short one. I was wondering—it is actually two or three short questions. Is it the practice of your members to get volume discounts? The more freight they are likely to move or the more freight they do move, do they get it at a lower per unit rate? Is that practice common?

Mr. Carl Hibbeln (Vice President, Transportation, Noranda Sales Corporation Limited, Canadian Export Association): Some of the railway tariffs would state in the form of a qualification from a ratio of up to 500,000 tonnes or 1,000. With potash, for instance, you got the old discounts.

Mr. Althouse: One of the requirements of this bill is for the grain industry to estimate their volume and work out their price to the producer accordingly. It seems that the higher the volume, the higher the price, because of the way the cap is written into this legislation. That seems to go against the norm, the practice amongst your organizations, at least. Would you consider that to be an equitable part of the bill?

I notice that you did consider the cap as being one of the things that protect farmers. Farmers seem to think that it is in fact going to cost them a lot more money and is quite inequitable in the way that it will have to be carried out.

• 1500

Mr. Burns: Mr. Althouse, I wonder if I could just say that the cap that we were referring to was the limit on the inflation side, the 3% or 6%. It was not the volume side.

Mr. Althouse: The volume cap.

Mr. Burns: No, no.

[Traduction]

articles pertinents du projet de loi afin de vous assurer que le système est adéquat, nos intérêts auront été très bien servis.

M. Neil: Vous avez, je crois, entendu les mémoires qui ont été présentés ce matin ainsi que les questions posées sur la possibilité d'imposer aux chemins de fer une partie des frais attribuables à l'inflation. Avez-vous des remarques à faire relativement à cette suggestion qui vise à empêcher les chemins de fer de se reposer sur leurs lauriers? Il s'agirait en fait d'une pénalité, je suppose.

M. Burns: Oui. Monsieur Neil, je crois que je devrais suivre des cours de M. Mayer sur les systèmes d'établissement des coûts dans les chemins de fer avant de pouvoir vous donner une réponse éclairée.

M. Neil: Merci.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Mr. Ostiguy. No. No question?

Bien c'est la seule façon de savoir quelles sont les personnes qui veulent poser des questions. Monsieur Althouse, avez-vous une question.

M. Althouse: Une très brève question. Je me demandais—en réalité, j'ai deux ou trois brèves questions à poser. Est-ce l'usage, pour vos membres, d'obtenir des rabais en fonction du volume des marchandises à transporter? Plus le volume des marchandises qu'ils doivent transporter ou transportent effectivement est considérable, moins le prix à l'unité est élevé. Est-ce l'usage courant?

M. Carl Hibbeln (vice-président, Transports, Noranda Sales Corporation Limited, Association canadienne d'exportation): Certains tarifs ferroviaires sont établis par tranches de 500,000 tonnes ou de 1,000 tonnes. Avec la potasse, par exemple, vous avez les anciens rabais.

M. Althouse: La loi stipule que l'industrie des céréales doit établir une estimation du volume de ses marchandises et fixer ses prix aux producteurs en conséquence. Il apparaît que plus le volume est important, plus le prix est élevé, à cause des maximums prévus dans la loi. Cela semble aller à l'encontre de la norme, ou du moins à l'encontre des usages à l'intérieur de vos organisations. Jugez-vous ces dispositions de la loi équitables?

Je vois que vous vous demandez si ces maximums ont bien pour effet de protéger les agriculteurs. Les agriculteurs, en fait, semblent penser qu'ils devront payer beaucoup plus cher et que l'application des mesures en question est inéquitable.

M. Burns: Monsieur Althouse, je me demande si j'ai raison en disant que le maximum dont il est question est la limite prévue par delà le taux d'inflation, les 3 ou 6 p. 100. Et non au volume.

M. Althouse: C'est le volume maximal.

M. Burns: Non, non.

[Text]

Mr. Althouse: So it is inequitable to the extent that it will be charging more for higher volumes from practice that your companies deal with. Thank you.

The Chairman: Is there a question, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: Yes. I was interested, Mr. Burns, where your association had said that you would sooner see the shipper have the money so that they could make better use of every mode of transportation that was available. I tend to agree with that, if that is what the shipper would want. But the chairman of the Canadian National Railroad feels that if the freedom of choice is there it could lead to farmers being tempted to cheat. You do not see that anymore, I suppose, than you would think that railroad accounting may be a form of temptation.

Mr. Burns: I guess our point, Mr. McKnight, was that when you are producing something for export, you need to be sure that you are getting all the inputs into your product as cost effectively as that can be achieved. That includes not only the raw materials and everything else that goes into the product, but the transportation of the product. If you have no capacity to influence that transportation in terms of the choices that you can make, then that is not open to you.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

That concludes our questioning. Mr. Burns and Mr. Hibbeln, thank you very much for your brief and for your appearance here today. I hope that the views you have expressed will be of assistance to the committee in our deliberations. I am sure they will, in fact. Thank you.

Having concluded the questioning of the witnesses from the Canadian Export Association, I would now call on the Canadian Industrial Traffic League representatives.

I welcome Mr. McTague, General Manager of the association, and Mr. Beckwith, the Vice-Chairman. Welcome, gentlemen. Do you have an opening statement to make? Do you wish to summarize your brief or make any opening statement?

Mr. T.J. McTague (General Manager, Canadian Industrial Traffic League): Yes, Mr. Chairman. I would add that Mr. Beckwith is our Vice-Chairman of the Board, and is our past national railway committee chairman.

I wish to thank this committee for hearing us today, and also to compliment Minister Pepin for introducing Bill C-155. We feel it was overdue and we are generally quite in favour of it.

The Canadian Industrial Traffic League is a national association representing some 900 member representatives. They, in turn, represent about 450 industrial and commercial companies and their subsidiaries all across Canada. These companies are the purchasers of transportation and physical distribution services on a local, regional, national, and international basis.

[Translation]

M. Althouse: Alors c'est injuste dans la mesure où, contrairement à l'usage, il en coûtera plus cher pour des volumes plus élevés aux sociétés avec lesquelles vous faites affaires. Merci.

Le président: Avez-vous une question à poser, monsieur McKnight?

M. McKnight: Oui. C'est au sujet, monsieur Burns, de la déclaration de votre association disant que vous seriez favorables à ce que l'argent aille aux expéditeurs afin qu'ils puissent utiliser au mieux tous les modes de transport disponibles. Je suis prêt à accepter ce principe, si c'est ce que les expéditeurs veulent. Mais le président des Chemins de fer nationaux du Canada estime que s'il y avait liberté d'action, cela pourrait inciter les producteurs à tricher. Je suppose que vous ne l'envisagez pas plus que la tentation que pourrait avoir une société ferroviaire à jouer avec sa comptabilité.

M. Burns: Si j'ai bien compris, monsieur McKnight, vous êtes d'avis qu'un producteur de marchandises destinées à l'exportation doit être en mesure de déterminer avec précision chacun des coûts liés à sa marchandise. Cela comprend non seulement les matières premières et tout ce qui entre dans la production, mais aussi le transport. S'il n'a aucun mot à dire en matière de transport, c'est-à-dire, s'il n'a aucun choix possible, alors il ne peut le faire.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Cela termine notre période de questions. Grand merci, MM. Burns et Hibbeln, pour votre mémoire et votre présence parmi nous aujourd'hui. J'espère que les opinions que vous avez exprimées seront utiles au Comité au cours des délibérations. J'en suis même persuadé. Merci.

Maintenant que les interventions des témoins de l'Association canadienne d'exportation sont terminées, j'aimerais entendre le point de vue des représentants de la Ligue canadienne du trafic industriel.

Je souhaite la bienvenue à M. McTague, directeur général de la ligue et à M. Beckwith, vice-président. Messieurs, avez-vous quelque déclaration préliminaire à faire?

M. T.J. McTague (directeur général de la Ligue canadienne du trafic industriel): Oui, monsieur le président. Je voudrais préciser que M. Beckwith est le vice-président de notre conseil de direction et qu'il est notre ancien président du comité national des chemins de fer.

Je désire remercier le Comité d'avoir bien voulu nous donner la parole aujourd'hui et aussi féliciter le ministre Pepin d'avoir présenté le projet de loi C-155. Nous estimons qu'il était grand temps et, dans l'ensemble, nous l'approuvons.

La Ligue canadienne du trafic industriel est une association nationale qui compte quelque 900 membres. Ces derniers représentent près de 450 sociétés industrielles et commerciales et leurs filiales à travers le Canada. Ces sociétés sont des utilisateurs des services de transport et de distribution aux niveaux local, régional, national et international.

[Texte]

The members of the League represent industrial and commercial concerns of all types and sizes. They ship and receive all types of goods and in all types of quantities, from the smallest of shipments to the largest train loads and truck and ship loads.

A survey of the League a number of years ago established that our members ship nearly 50% of tonnage moved on a commercial basis in Canada. The goals of the League are centred around the promotion of a safe, economic, and efficient transportation system in all parts of Canada.

Moving on to the brief, Mr. Chairman, so far as we are aware . . .

The Chairman: Mr. McTague, I hope you are not planning to read the brief.

Mr. McTague: I was just going to highlight it, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, that is fine.

• 1505

Mr. McTague: We start off by saying, Mr. Chairman, that basically we feel nobody disputes the fact that something has to be done with the Crow rate situation. The railways must receive their funds so that they can start increasing their capacity through the Rockies and to the west. The target now, it seems, is to provide the railways with the incentive and the funds to provide the wherewithal whereby they can complete the works they have commenced or are about to commence.

Now, the other groups appearing before you, I understand, are outlining, and have outlined, several economic reasons why the Crow rate impasse should be resolved. I feel it would be fairly redundant for us to repeat this here today. Rather, we propose merely to focus on three principal points and to expand a little bit on them.

Of course, in the years ahead, history will look back on Parliament today and on this committee, and everybody will know then whether what was done today or tomorrow was right. So the eyes of history are upon us in this regard.

Moving on to the three major points, we feel that the solution for the Crow rate impasse should be comprehensive and long-term. We feel that a short-term, ad hoc attempt might be ineffective, wasteful of public funds, and perhaps even counterproductive in the long run.

The solution must be equitable to the western grain farmer, to other Canadian shippers, to the railways, and of course to the Canadian taxpayer. We feel that any form of subsidy payment ought to encourage the maximum—we might say the optimum—exploitation of the inherent advantages, not only of the railway mode of transport, but also of other forms of transport. I suppose we are thinking mainly of the truck transport mode.

[Traduction]

Les membres de la ligue représentent des entreprises industrielles et commerciales de toute taille et de tout genre qui expédient et reçoivent des marchandises de tout type en diverses quantités, du petit colis aux plus gros chargements ferroviaires et maritimes.

Une enquête menée il y a quelques années par la ligue a établi que nos membres expédient presque 50 p. 100 de tout le tonnage transporté commercialement au Canada. Les objectifs de la ligue visent l'établissement d'un système de transport sécuritaire, économique et efficace dans toutes les régions du pays.

Pour en venir à notre mémoire, monsieur le président, pour autant que nous sachions . . .

Le président: Monsieur McTague, j'espère que vous n'avez pas l'intention de lire le mémoire.

M. McTague: Je voulais juste en exposer les grandes lignes, monsieur le président.

Le président: Sien, c'est parfait.

M. McTague: Nous dirons tout d'abord qu'au fond, monsieur le président, personne ne conteste qu'il faille faire quelque chose dans le cas des taux du Nid-de-Corbeau. Les chemins de fer doivent recevoir des fonds afin d'augmenter leur potentiel dans l'Ouest, par les Rocheuses. Aujourd'hui, il semble que l'objectif poursuivi soit de leur fournir les moyens et les incitations nécessaires pour qu'ils puissent terminer les travaux entrepris ou qu'ils sont sur le point d'entreprendre.

Je crois comprendre que les autres groupes qui se sont présentés devant vous exposent, ou ont exposé, plusieurs des motifs économiques pour lesquels il faut sortir de l'impasse créée par les taux du Nid-de-Corbeau. Je pense qu'il serait vraiment superflu que nous les répétions ici aujourd'hui. Plutôt, nous nous proposons simplement de mettre en relief trois points principaux et de les développer un peu.

Naturellement, dans les années à venir, les historiens se pencheront sur le travail du Parlement et du présent comité et tout le monde saura alors si ce que nous avons fait aujourd'hui ou ferons demain était bien. Nous sommes en train d'écrire une page d'histoire.

Pour en revenir aux trois points principaux, nous pensons que la solution pour sortir de l'impasse créée par les taux du Nid-de-Corbeau doit être globale et à long terme. Nous pensons que des mesures spéciales à court terme risqueraient d'être inefficaces, de causer des dépenses en pure perte et, peut-être même, d'être contre-productive à la longue.

La solution doit être équitable pour l'exploitant céréalier de l'Ouest, pour les expéditeurs canadiens, pour les chemins de fer et, naturellement, pour le contribuable canadien. Nous pensons que toute forme de subvention devrait avoir pour objet d'encourager l'exploitation maximale (nous pourrions dire optimale) des avantages inhérents non seulement au moyen de transport par chemin de fer, mais aussi à toutes les autres formes de transport. Je suppose que nous pensons surtout au camionnage.

[Text]

Moving on to the point-by-point comments, a comprehensive and long-term solution should be found. Short-term or interim solutions to the problem might be counterproductive, we feel. The anomaly of a major share of railway tonnage being moved at less than compensatory rates would still remain if the solution were not long-term. Of course, the issue would reappear, time and time again, until some future government was finally forced to rectify the problem.

In my brief, I have quoted the passage from our national transportation policy, which explains our basic philosophy on subsidies, per se. I do not think I need read that today, Mr. Chairman.

The League's policy suggests that the basic freight rate applicable on western grain should be adjusted, as nearly as is practical, to normal commercial levels, so that the freight rate structure would not be distorted as it is today. When this is achieved, the stated problems of those certain industries and products which are in competition with the artificially low statutory grain rates would be overcome.

The solution must be equitable. The current grain rate situation favours the western grain farmers as a result of the Crow's Nest Pass Agreement of 1897 and, of course, the subsequent amendments before Parliament. The agreement of 1897, of course, placed heavy cost burdens on the taxpayers, on the railways and on other Canadian shippers.

Now, recognizing, of course, the long history of the Crow rate and its significance to western Canada, the League agrees and concurs that the Canadian railways should receive compensatory freight rates for handling products currently covered under the Crow's Nest Pass Agreement. But we realize that at least a portion of the increase in freight rate necessary will end up coming from the public purse in the form of a subsidy.

Bill C-155 attempts to address the question of long-term equitability. Compromise proposals are emerging to make the legislation more acceptable, particularly to the western farmer. The League takes no position on these compromises, other than urging this committee to base its final recommendation on the best interests of the economy and the country as a whole.

The last point we wish to make is that we have taken no stand on the compromises that have been suggested to date. But we do feel that when the subsidy is paid, it should be paid to the right person, to make sure that the various modes of transport will be optimized in the west and that one mode of transport will not be put out to pasture, so to speak.

We feel that if the railways were to receive 100% of the subsidy, inevitably the railways would continue to carry the grain; they will have to carry all the grain. No rational person

[Translation]

Pour en arriver aux observations point par point, nous dirons qu'une solution globale et à long terme doit être trouvée. Des solutions à court terme ou provisoires pourraient être, à notre avis, contre-productives. L'anomalie que représenterait le transport d'une grande part du volume du grain par chemin de fer à des taux inférieurs aux taux compensatoires demeurerait si on n'adoptait pas de solution à long terme. Le problème resurgirait naturellement sans arrêt jusqu'à ce qu'un gouvernement soit finalement forcé de régler le problème.

Dans mon mémoire, j'ai cité un extrait de notre politique nationale sur les transports qui explique sur quoi se fonde notre philosophie en matière de subventions. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que je le lise aujourd'hui, monsieur le président.

La politique de la Ligue propose que le taux de fret applicable au grain de l'Ouest soit aligné, aussi près que possible, sur des niveaux commerciaux normaux, de sorte que la structure des taux ne soit pas faussée, comme c'est le cas actuellement. Cela fait, les problèmes qu'on a mentionné touchant certaines industries et certains produits qui sont en concurrence avec les taux artificiellement bas prévus par la Loi seraient ainsi surmontés.

La solution trouvée doit être équitable. La situation actuelle des taux du grain favorise les exploitants céréaliers de l'Ouest, par suite des Accords du Nid-de-Corbeau de 1897 et, naturellement, des modifications soumises ultérieurement au Parlement. Les accords de 1897 font peser bien sûr un poids très lourd sur les contribuables, sur les chemins de fer et sur les autres expéditeurs canadiens.

Reconnaissant, naturellement, la longue histoire des taux du Nid-de-Corbeau et l'importance qu'elle revêt pour l'Ouest du Canada, la Ligue accepte et convient que les chemins de fer canadiens devraient recevoir des taux de fret compensatoires pour transporter des produits qui tombent actuellement sous le coup des Accords du Nid-de-Corbeau. Mais nous savons bien qu'au moins une partie de l'augmentation des taux nécessaire finira par sortir du trésor public, sous la forme d'une subvention.

Le projet de loi C-155 vise à trouver une solution qui soit équitable à long terme. Des propositions menant à des compromis se font jour pour rendre la législation plus acceptable, en particulier pour l'exploitant de l'Ouest. La Ligue ne prend pas position en ce qui concerne ces compromis, mais presse le comité de fonder sa recommandation finale sur les meilleurs intérêts de l'économie et du pays tout entier.

Le dernier élément que nous voulons faire ressortir, c'est que nous n'avons pas pris position sur les compromis qui ont été proposés jusqu'à ce jour. Mais nous pensons par contre que la subvention, quand viendra le moment de la payer, devra être versée à la bonne personne afin que les divers modes de transport soient optimisés dans l'Ouest et qu'un moyen de transport ne soit pas relégué au second plan.

Nous croyons que si les sociétés ferroviaires devaient toucher la totalité de la subvention, elles continueraient sans aucun doute à transporter le grain; elles devront transporter

[Texte]

would use another mode of transport if the railway mode is heavily subsidized and they have control. Hence, we feel that the compromises, once reached, should at least give the other modes of transport an opportunity to compete for this traffic. I guess ideally the optimum would be that all the subsidy would be paid to the western producer, so that he could decide the most economical means to move his grain to market—or at least to the rail head or possibly even to the coast.

In recognizing that compromise may be necessary, the League could support a subsidy payment formula that recognizes the need for competition in the handling of western grain shipments and allows other modes to compete fairly. We urge your committee to give serious consideration to the question of who will receive the subsidy.

In conclusion, we wish to thank the House of Commons Transport committee for the opportunity to present the views of the Canadian Industrial Traffic League on Bill C-155, the Western Grain Transportation Act. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McTague. Mr. Mazankowski, 10 minutes please.

Mr. Mazankowski: Mr. McTague, could you tell the committee what percentage or what number of members of your League would be involved in the agri-food business?

Mr. McTague: I cannot say. We do have many members in western Canada, of course—in Saskatchewan, Alberta, Manitoba—but I do not have the numbers.

Mr. Mazankowski: You said you had 900 members.

Mr. McTague: These are 900 member representatives.

Mr. Mazankowski: Right. Okay, of those 900 member representatives, how many of them would be representative of the agri-food or agricultural business?

Mr. McTague: I have never added that up, sir.

Mr. Mazankowski: There cannot be very many then, if that is the case—if you have never added it up. You are talking about an issue here that primarily relates to agriculture. With respect, I am only trying to enhance the credibility or destroy the credibility of your brief. I am not sure which.

The Chairman: Perhaps we could resolve the issue by asking Mr. McTague, if he has a list of members, to table it, as the Canadian Export Association has done.

Mr. McTague: I noticed they did. I do not have a list to table today, but I will be delighted to send one to you by special delivery mail.

[Traduction]

tout le grain. Aucune personne raisonnable n'utiliserait un autre moyen de transport si le transport ferroviaire était considérablement subventionné et que les sociétés ferroviaires en avaient le contrôle. Nous estimons donc qu'une fois les compromis atteints, ils devraient au moins donner l'occasion aux autres moyens de transport de faire concurrence aux sociétés ferroviaires à ce chapitre. Idéalement, il faudrait que la subvention soit versée au producteur de l'Ouest, de sorte qu'il puisse décider du moyen le plus économique pour envoyer son grain sur le marché, ou au moins le transporter au bout de la ligne de chemin de fer ou peut-être même à la côte.

Une fois admise la possibilité que ce compromis soit nécessaire, la ligne pourrait appuyer la formule de paiement d'une subvention, formule reconnaissant la nécessité de la concurrence dans la manutention et l'expédition du grain de l'Ouest et permettant à d'autres moyens de transport de faire concurrence de façon équitable. Nous pressons votre comité d'examiner sérieusement cette question: Qui touchera cette subvention?

Enfin, nous souhaitons remercier le Comité permanent des transports de la Chambre des communes de l'occasion qu'il nous a fournie de présenter les points de vue de la Ligne canadienne du trafic industriel sur le projet de loi C-155, soit la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McTague. Monsieur Mazankowski, dix minutes, je vous prie.

M. Mazankowski: Monsieur McTague, pourriez-vous dire au Comité quel est le pourcentage ou le nombre des membres de votre ligue qui oeuvrent dans le domaine agro-alimentaire?

M. McTague: Je ne peux le dire. Nous comptons un grand nombre de membres dans l'Ouest du Canada et, naturellement, en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba, mais j'en ignore le nombre.

M. Mazankowski: Vous avez déclaré que vous comptiez 900 membres.

M. McTague: Il s'agit des 900 représentants des membres.

M. Mazankowski: C'est juste. Et de ces 900 membres, combien oeuvrent dans le domaine agro-alimentaire ou agricole?

M. McTague: Je n'en ai jamais fait le calcul.

M. Mazankowski: Étant donné que vous n'en avez jamais fait le compte, il ne peut y en avoir un très grand nombre. Vous êtes en train de traiter d'une question qui concerne en tout premier lieu les agriculteurs. Avec tout le respect que je vous dois, je ne fais que tenter d'accroître ou de détruire la crédibilité de votre présentation. Je n'en suis pas sûr.

Le président: Nous pourrions peut-être résoudre le problème en demandant à M. McTague s'il peut déposer une liste de membres comme l'a fait l'Association canadienne d'exportation.

M. McTague: J'ai remarqué qu'elle l'a effectivement déposée. Je n'ai pas la liste à déposer aujourd'hui, mais il me fera plaisir de vous en faire parvenir par livraison exprès.

[Text]

Mr. Mazankowski: Would it be 10%, 15%, 30%, 50%? I think it really has some bearing upon the impact of the submission you are making.

Mr. McTague: We do have divisions in the west, as I said, Mr. Mazankowski. As a matter of fact, Mr. Beckwith and I were in our western divisions, including Saskatchewan—particularly Saskatchewan—last month, in the month of June. As we were discussing today, not one voice was raised in Saskatchewan in opposition.

Mr. Mazankowski: Mr. McTague, we do not want to see your traffic League being accused of some central-based Canadian manufacturing group trying to dictate what sort of transportation policy western agriculture should have. I think it is only for that reason I wanted to clarify that. You have not allayed any of my fears.

Mr. McTague: If you will look at my brief, I pointed out, I think, that the shippers of Canada are paying the full freight bill for the goods they ship. To the extent the railways are handling goods in the west, there is a possibility, of course, that easterners . . .

Mr. Mazankowski: Are they cross-subsidizing the grain shipper?

Mr. McTague: They are getting the money from somewhere. The rails are getting their money from somewhere.

Mr. Mazankowski: Do you believe the grain shippers are being cross-subsidized? I see the elected official, Mr. Beckwith, is nodding in the affirmative. I would like to have that on the record.

The Chairman: Mr. Beckwith.

Mr. R.T. Beckwith (Vice-Chairman of the Board, Canadian Industrial Traffic League): I believe that, although I cannot prove it.

Mr. Mazankowski: You say the bill attempts to address the question of long-term equitability. I guess that means it does not address it fully. What areas do you see it deficient in, and what would you do . . . You did indicate that you thought the Crow benefit should be paid to the right person; I think you implied it should be paid to the producer. Is that the only deficiency you see in terms of addressing the question of long-term equitability, or are there some other areas that you see as deficient?

• 1515

Mr. McTague: I am not aware of the other areas, but I think that is the number one issue.

Mr. Mazankowski: But you are referring to that one. I think, other than the fact that you support the thrust of Bill C-155, that you really question the method of payment. That is really the central thrust in your brief, is that not so?

[Translation]

M. Mazankowski: Quelle en serait la proportion: 10 p. 100, 15 p. 100, 30 p. 100 ou 50 p. 100? J'estime que cela a vraiment un effet sur la portée de votre présentation.

M. McTague: Je l'ai déjà déclaré, monsieur Mazankowski, nous comptons des divisions dans l'Ouest. En fait, M. Beckwith et moi avons visité nos divisions de l'Ouest, le mois dernier (y compris la Saskatchewan et, plus précisément cette province); c'était au mois de juin. Comme il en a été question aujourd'hui, il n'y a eu aucune opposition en Saskatchewan.

M. Mazankowski: Monsieur McTague, nous ne voulons pas que votre Ligue soit accusée d'être un groupe de manufacturiers, du Centre du Canada qui tenterait de dicter le genre de politique devant régir les agriculteurs de l'Ouest en matière de transport. C'est uniquement pour cette raison que j'ai voulu éclaircir ce point-là. Pourtant, vous n'avez réussi à dissiper aucune de mes craintes.

M. McTague: Si vous voulez examiner ma présentation, vous constaterez que j'ai bien souligné le fait qu'au Canada les expéditeurs paient la totalité des frais de transport des produits expédient. Dans la mesure où les sociétés ferroviaires s'occupent de la manutention des produits dans l'Ouest, il est bien possible que la population de l'Est . . .

M. Mazankowski: Est-ce un cas d'interfinancement à l'avantage de l'expéditeur de grain?

M. McTague: L'expéditeur obtient son argent de quelqu'un. Les sociétés ferroviaires obtiennent aussi leur argent de quelqu'un.

M. Mazankowski: Croyez-vous que les expéditeurs de grain bénéficient d'interfinancement? Je constate qu'un de vos représentants élus, M. Beckwith, fait signe que oui. J'aimerais avoir ses commentaires pour les faire enregistrer.

Le président: Monsieur Beckwith.

M. R.T. Beckwith (vice-président du conseil d'administration de la Ligue canadienne du trafic industriel): Je le crois, mais je ne peux le prouver.

M. Mazankowski: Vous dites que le projet de loi tente de régler la question de l'équité à long terme. Je pense que cela veut dire qu'il ne réussit pas à le faire tout à fait. Quels aspects de la question comporteraient des lacunes et que feriez-vous pour les combler? Vous avez mentionné que la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être versée à la personne voulue; j'estime que cela sous-entend que le producteur devrait la toucher. Est-ce la seule lacune que vous constatez sur la question de l'équité à long terme ou y aurait-il à votre sens, d'autres aspects comportant des lacunes?

M. McTague: Je ne suis pas au courant des autres aspects, mais je sais qu'il s'agit là de la question primordiale.

M. Mazankowski: Mais vous parlez de ce point-là. Je crois qu'en plus d'appuyer le projet de Loi C-155, vous remettez vraiment en question le mode de paiement. Ne s'agit-il pas là en fait du point central de votre mémoire?

[Texte]

Mr. McTague: I would like to see the optimum solution. We do not have a stand on any one method or the other.

Mr. Mazankowski: Did you not say that you felt it would be best for the producers to be paid directly?

Mr. McTague: If it were paid 100% to the producer, you would think that it would be the ideal way of doing it, so that now the producer would ship his grain the most economical method, which could be rail.

Mr. Beckwith: There could be other factors involved that we are not aware of, though, which would force the government to do something otherwise. But we do feel that all modes of transportation should be able to become involved—at least the two modes of transportation.

Mr. Mazankowski: Well, let me ask a question. Do you believe there is a significant role for the trucking industry to play in the total grain transportation picture?

Mr. Beckwith: I believe so.

Mr. Mazankowski: In terms of your particular organization, could you give the committee some idea as to what percentage of the goods produced by your representative groups have moved by rail, and what percentage have been moved by truck? Are you more reliant upon the trucking industry or the rail mode to move your products? I mean the people whom you represent.

Mr. McTague: I would say that almost all of our members use the trucking mode.

Mr. Mazankowski: Most?

Mr. McTague: Almost all. I do not know the percentage by rail. Unfortunately, you have asked me this question about a month too early. We are taking a survey at the moment on the question of Section 279, Competition Act Immunity, and one of the questions we are asking our members is this: How many tonnes do you ship by rail? That would have gauged the importance of the rail mode to each of our members, but I do not have that total right now.

Mr. Mazankowski: You seem to place a great deal of stress upon the rail mode, in terms of the thrust of your brief. Yet I detect that you are more reliant upon the trucking industry, on a day-to-day basis, than you are on the rail industry.

Mr. Beckwith: I do not think that is necessarily true. I think that our membership is a broad, industrial group. The CITL members are no more reliant on the trucking industry as a whole than all of Canada is. After all, we represent the base of Canada in industry.

Mr. Mazankowski: With the bill as it is now worded, with the emphasis on payment to the railroads, do you see it as

[Traduction]

Mr. McTague: J'aimerais vraiment que soit adoptée la meilleure solution possible. Nous n'avons pas encore arrêté notre choix sur quelque méthode que ce soit.

Mr. Mazankowski: N'avez-vous pas dit qu'il serait préférable que les producteurs soient payés directement?

Mr. McTague: Vous croyez qu'il serait idéal que les producteurs reçoivent 100 p. 100 du montant, de sorte que les producteurs expédieraient leur grain de la façon la plus économique, qui pourrait être par train.

Mr. Beckwith: D'autres facteurs que nous ignorons pourraient toutefois entrer en ligne de compte et obliger le gouvernement à agir différemment. Nous croyons cependant que tous les moyens de transport devraient entrer en jeu—du moins ces deux modes de transport.

Mr. Mazankowski: Eh bien, permettez-moi de vous poser une question. Croyez-vous que dans l'ensemble, l'industrie du camionnage puisse avoir un rôle important à jouer dans le transport du grain?

Mr. Beckwith: Je crois que oui.

Mr. Mazankowski: Parlons maintenant de votre organisation. Pourriez-vous donner au comité une idée du pourcentage des marchandises, produites par les groupes que vous représentez, qui est acheminé par train, et du pourcentage qui est acheminé par camion? Le transport de vos produits repose-t-il davantage sur l'industrie du camionnage que sur les chemins de fer? J'entends par là les produits des groupes que vous représentez.

Mr. McTague: Je dirais que la plupart de nos membres font transporter leur marchandise par camion.

Mr. Mazankowski: La plupart d'entre eux?

Mr. McTague: Presque tous. Je ne sais pas quel pourcentage des marchandises sont transportées par train. Malheureusement, vous me posez la question environ un mois trop tôt. En effet, nous menons actuellement une enquête au sujet de l'article 279, immunité à l'égard de la Loi sur la concurrence, et nous demandons entre autres à nos membres combien de tonnes de marchandises ils expédient par train? Les résultats de cette enquête nous auraient certainement permis d'évaluer l'importance que chacun de nos membres attachent au transport par chemin de fer, mais nous ne les avons pas encore.

Mr. Mazankowski: Vous semblez accorder une grande importance au transport par train dans votre mémoire. Par contre, je crois comprendre que dans vos opérations quotidiennes, vous dépendez davantage de l'industrie du camionnage que de l'industrie ferroviaire.

Mr. Beckwith: Je ne crois pas que cela soit absolument vrai. Je crois que nos membres constituent un vaste groupe industriel. Dans l'ensemble, les membres de la Ligne canadienne du trafic industriel ne dépendent pas davantage de l'industrie du camionnage que les autres secteurs au Canada. Finalement, nous représentons les fondements de l'industrie canadienne.

Mr. Mazankowski: Croyez-vous que la formulation actuelle du projet de loi, qui favorise le versement des paiements aux

[Text]

having a negative effect upon the trucking industry in Canada?

Mr. McTague: I do not know right at the moment. Maybe you would know better what percentage of grain is hauled by truck in the west.

Mr. Mazankowski: Oh, very little.

Mr. McTague: Very little.

Mr. Althouse: It was all trucked at one point.

Mr. Mazankowski: Well, of course, yes, from producer to elevator. Yes, thank you, Mr. Althouse. But, in terms of moving grain any distance, trucking is relatively non-existent. Every bushel of grain, realistically, moves by truck from farm to elevator.

But my question was really asked in the context of the broader picture of the trucking industry. Since the trucking industry was here yesterday and said that the thing was so generous to the railroads, in terms of improving and expanding its infrastructure, that really, in effect, there would be a degree of cross-subsidization which would have a deleterious effect upon the trucking industry, in the long haul.

Mr. Beckwith: Am I not right in saying that the way the bill reads at the moment, the trucker would be losing out, as opposed to what he had a year ago, say?

• 1520

Some of the grain that has been added to the bill, other types of grains, some of that I believe is now moving by truck. Is it not? Under the way the bill reads at the moment I think they would lose that. That is what we are concerned about.

Apart from that, I agree with you that probably most grain starts out by truck and is taken to an elevator somewhere. Perhaps these elevators, some of these elevators that it is taken to are redundant at this point and they should be taken to larger elevators and the trucking industry could become involved there. These are possibilities, but I am not an authority on how grain moves.

Mr. Mazankowski: I have one final question. Since you represent manufacturers, I guess you people would be in the best position to act as a gauge or as a barometer about future prospects, economic prospects in the 1980s.

In the in the year 1980, we talked about the possibility of railway rationing and the need to enhance the capacity on sort of an emergency basis. We have since gone through a recession. In terms of your projections, economic projections, do you see a recovery re-occurring as of this year, 1983, that would in any way resemble the rather buoyant prospects we talked about in the early part of the 1980s?

[Translation]

compagnies de chemin de fer, aura un effet néfaste sur l'industrie du camionnage canadienne?

M. McTague: Je ne le sais pas pour l'instant. Peut-être sauriez-vous davantage quel pourcentage du grain est acheminé par camion dans l'Ouest?

M. Mazankowski: Oh, très peu.

M. McTague: Très peu.

M. Althouse: Il fut un temps où tout était acheminé par camion.

M. Mazankowski: Eh bien, naturellement, oui, du producteur à l'élevateur. Oui, je vous remercie, monsieur Althouse. Mais pour ce qui est du transport sur de longues distances, le camionnage est presque inexistant. Chaque boisseau de grain est naturellement transporté par camion de la ferme à l'élevateur.

Je posais en fait ma question dans le contexte plus vaste de l'industrie du camionnage. Les représentants de cette industrie étaient ici hier et ont dit que le projet favorisait tellement l'industrie ferroviaire, pour ce qui était de l'amélioration et de l'expansion de l'infrastructure, qu'il y aurait en fait un certain interfinancement qui nuirait à l'industrie du camionnage au niveau des longs parcours.

M. Beckwith: Ai-je raison de dire qu'avec le projet de loi dans sa forme actuelle, l'industrie du camionnage se trouverait défavorisée par rapport à l'année dernière, par exemple?

Certaines catégories de grains qui ont été ajoutées dans le projet de loi et d'autres sortes de grains dont une partie, me semble-t-il, sont actuellement acheminées par camion. N'est-ce pas? Compte tenu des termes actuellement utilisés dans ce projet de loi, je pense qu'ils perdraient cela et c'est ce qui nous préoccupe.

A part cela, je suis d'accord avec vous pour dire qu'il est probable que la majeure partie du grain est acheminée par camion pour être déposée dans les élévateurs quelque part. Il est possible que ces élévateurs, du moins, certains d'entre eux soient pleins et que l'on ait à emporter le grain pour l'emmagasiner dans des élévateurs plus grands, et qu'à ce stade, l'industrie du camionnage pourrait intervenir. C'est possible, mais je ne suis pas expert en matière de transport du grain.

M. Mazankowski: J'ai une dernière question à poser. Puisque vous représentez les manufacturiers, je suppose que votre secteur serait le mieux placé pour servir d'étalon ou de baromètre des perspectives futures, des perspectives économiques des années 80.

Durant l'année 1980, nous avons parlé de la possibilité d'établir des contingents dans les chemins de fer et de la nécessité d'améliorer la capacité des trains, en quelque sorte, chaque fois qu'il sera urgent de le faire. Depuis lors, nous avons traversé une récession. D'après vos projections, vos projections économiques, estimez-vous qu'il pourrait y avoir une autre reprise économique cette année, c'est-à-dire, en 1983, qui ressemblerait de près ou de loin aux perspectives mirobolantes que l'on a avancées au début des années 80?

[Texte]

Mr. McTague: We have no projections on the economy as a whole. I suppose it is dependent on the economy of the world and the recovery of the economy in the world. I read today that economists are projecting another downturn in 1984. We do not project business trends in general.

Mr. Mazankowski: If that is the case, then these demands on the railway capacity and the doubling of capacity by the year 1990 may very well be a fly-by-night optimistic projection.

I mean, I find that very strange. You are in the manufacturing sector. That is the gauge of the economy. You are asking us to approve this bill because you need the railway capacity and yet you are not prepared to stand up and say that we believe we are going to need it because we are going to have this kind of buoyant economic activity.

You know, you are the experts in this particular field. We are legislators who are going to have pass judgment on this bill and we are here to elicit information to try to develop, first of all, the needs for the bill, and then try to arrive at a solution that will meet the long-term interests of agriculture, of transportation, and indeed to benefit the total Canadian economy.

The Chairman: Mr. Beckwith.

Mr. Beckwith: We believe that the need will certainly come eventually.

Mr. Mazankowski: In the year 2001 or in 1991?

Mr. Beckwith: What Tom Burns suggested was that maybe it would be delayed for three years or something like that. You know, I am not an economist, but I think that if we sit down and do nothing until that need arises we are going to be in a hole. So now is the time to act.

Mr. Mazankowski: Well, sure, and you are expecting the producer and the government to foot a bill for something he may not even need. I find that irresponsible.

Mr. Beckwith: I do not think that is true. I think it will be needed eventually.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: If I could have just a couple of supplementaries and let Mr. Althouse get in on a few.

On this matter of the trucking, you made the remark that under this bill the truckers would lose. I want to submit to you that the opposite is the case. The truckers' association wants a piece of the action. There is no grain at the moment that I am aware of being trucked to export positions. It was tried on an experimental basis and it was proven once again that hauling heavy bulk commodities long distances is economic nonsense, and similarly with potash. But on this matter of trucking from country elevators to a central point where it could be loaded onto trains, this means an extra handling of the grain, which

[Traduction]

M. McTague: Nous ne possédons aucune projection sur l'économie en général. Je suppose qu'elle dépend de l'économie mondiale et de la reprise économique dans le monde. J'ai lu aujourd'hui que les économistes prévoient un autre ralentissement de l'économie en 1984. Nous ne faisons pas de projection sur les tendances des affaires en général.

M. Mazankowski: Si c'est cela, ces exigences à l'égard de la capacité des trains et de la nécessité de faire doubler cette capacité d'ici 1990 peut bien être une projection optimiste irrationnelle.

Je veux dire que je trouve cela étrange. Vous êtes dans le secteur manufacturier, qui est le baromètre de l'économie. Vous nous demandez d'approuver ce projet de loi, parce que vous avez besoin de la capacité des trains, mais vous n'êtes pas disposé à proclamer haut et fort que nous croyons que nous allons en avoir besoin parce que nous allons avoir ce genre d'activité économique soutenue.

Vous savez, c'est vous les experts de ce domaine spécialisé. Nous sommes des législateurs, chargés de juger ce projet de loi; il vous faut donc les renseignements qui nous permettrait de connaître les raisons du bill afin de trouver une solution répondant aux intérêts à long terme en ce qui concerne l'agriculture et les transports, au profit en fait de toute l'économie canadienne.

Le président: Monsieur Beckwith.

M. Beckwith: Nous croyons que le besoin finira par se faire sentir un jour.

M. Mazankowski: En 2001 ou en 1991?

M. Beckwith: M. Tom Burns voulait probablement dire que cela serait retardé de trois ans, ou quelque chose comme cela. Vous savez, je ne suis pas un économiste, mais je pense que si nous ne faisons rien jusqu'à ce que le besoin se fasse sentir, nous allons nous retrouver dans une impasse. Par conséquent, il est temps d'agir.

M. Mazankowski: Bien, naturellement, mais vous voulez que le producteur et le gouvernement soutiennent un projet de loi pour quelque chose dont ils n'auront peut-être même pas besoin. Je trouve que c'est irresponsable.

M. Beckwith: Je ne pense pas que cela soit vrai. Je pense que l'on en aura probablement besoin.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais ajouter quelque chose à l'intention de M. Althouse.

En ce qui concerne l'industrie du camionnage, vous avez mentionné que cette loi ferait faire des pertes aux camionneurs. Je veux vous expliquer que ce ne sera pas le cas. L'Association canadienne du camionnage veut que l'on fasse quelque chose. Il n'y a pas, que je sache, de grain que l'on transporte actuellement par camion vers des points d'exportation. On l'a fait, à titre d'essai, et il a été prouvé encore une fois que, du point de vue économique, c'était une sottise que de transporter par camion, sur de longues distances, des marchandises lourdes en vrac et qu'il en était de même pour la potasse.

[Text]

means more handling and elevation charges for the grain producer, because it is going to go to a second elevator.

• 1525

The producer hauls it from his farm to his country elevator. Normally from there it goes into the railway car and goes out to the terminals at the coast or the port. But if he has to haul it from his farm and another truck comes and takes it out of the country elevator and hauls it to another elevator on a main line, the farmer has to pay higher freight charges for that second truck. First he has to pay his own trucking cost, then he has to pay a second trucking cost, plus at that second elevator he has to pay another round of handling and elevation charges, and then it goes in the train to export position.

It also means higher cost for the municipalities and the provincial governments. Now, are your members quite willing to pay more property and provincial taxes for what will have to be done to the roads? We tried an experiment of trucking potash from Esterhazy down to the United States and tore number 8 and number 9 highways all to pieces. The provincial government had to finally make the potash corporation involved put up several million dollars to fix the road.

For long haul it does not make any sense whatsoever for heavy bulk commodities, and for the short-haul measure you proposed, it means higher costs for grain producers, municipalities and provincial governments. It also jeopardizes the existence of the country elevator that the farmer through his membership in a wheat pool, for example, bought and paid for. It has all been invested in, whether it has been fixed up or is a brand new one. What is he going to do, just get up and walk away from it? Come on fellows, you cannot be serious.

The Chairman: What is your question?

Mr. Benjamin: I am trying to get him to argue with me that the trucking industry getting a piece of this action makes some kind of sense.

Mr. McTague: Mr. Chairman, Mr. Benjamin is suggesting that the farmer will bear higher costs. We suggested that the farmer, if he has control of the funds, will make sure he bears lower costs, and he will pick the optimum route. We would not suggest that he bears higher cost, moving it by truck.

Mr. Benjamin: Both the railroads will go into the trucking business and will be bigger than they are now.

[Translation]

Cependant, pour ce qui a trait au transport par camion à partir des silos locaux jusqu'à un point central d'où les céréales pourraient être chargées à bord de trains, cela signifie une manutention supplémentaire du grain, ce qui entraîne des frais accrus de manutention et d'entreposage pour le producteur, puisque les grains doivent être entreposés dans un deuxième silo.

Le producteur transporte sa récolte de sa ferme jusqu'au silo central. En règle générale, le grain est alors chargé dans les wagons et transporté jusqu'aux élimateurs terminus situés sur les côtes ou dans le port. Cependant, lorsque l'agriculteur doit assurer le transport de sa récolte jusqu'au silo local et qu'un autre camion doit acheminer le grain de cet endroit jusqu'à un autre silo situé à proximité d'une ligne principale, le fermier doit alors acquitter des frais d'expédition plus élevés pour le deuxième déplacement. Il doit d'abord payer ses propres frais de transport par camion puis acquitter d'autres frais de transport et enfin, acquitter les frais de manutention et d'entreposage; c'est à ce moment seulement que les grains sont chargés dans un train pour les fins d'exportation.

Cela entraîne également des coûts plus élevés pour les gouvernements provinciaux et municipaux. Vos membres sont-ils prêts à payer des impôts fonciers et provinciaux plus élevés pour les travaux qui devront être effectués sur les routes? On a tenté une expérience qui consistait à transporter la potasse par camion, de Esterhazy jusqu'aux États-Unis avec, pour résultat, que les routes n° 8 et n° 9 ont été gravement endommagées. Le gouvernement provincial a finalement dû exiger de la société d'exploitation de potasse en cause qu'elle contribue plusieurs millions de dollars pour réparer la route.

Le transport par camion de marchandises lourdes en vrac sur de longs parcours n'a pas sa raison d'être et, dans le cas du transport sur de petits parcours, cela entraîne des coûts plus élevés pour les producteurs de grain et les gouvernements municipaux et provinciaux. Le transport par camion met également en péril l'existence des silos locaux achetés par les agriculteurs, par l'intermédiaire du pool auxquels ils appartiennent. Qu'il s'agisse de réparation ou de construction d'un silo neuf, ils ont tous fait l'objet d'investissements importants. Les fermiers devraient-ils simplement tout laisser tomber? Allons, messieurs, soyons sérieux.

Le président: Vous vouliez poser une question?

M. Benjamin: J'aimerais l'entendre soutenir que l'industrie du camionnage devrait avoir un rôle à jouer dans cette affaire.

M. McTague: Monsieur le président, M. Benjamin estime que l'agriculteur devra acquitter des coûts plus élevés. À notre avis, si l'agriculteur exerce un contrôle sur les fonds, il cherchera à acquitter les coûts les moins élevés et optera pour la route la plus favorable. Nous ne croyons pas que le transport par camion entraînera des coûts plus élevés.

M. Benjamin: Les deux compagnies de chemins de fer se lanceront dans l'industrie du camionnage et deviendront encore plus importantes qu'elles ne le sont déjà.

[Texte]

Mr. Beckwith: We are not here to support either the railways or the trucker, one more than the other, on this issue.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: We are finished.

The Chairman: Oh, all right.

Mr. Althouse: I wondered if the witnesses . . . From what has been said it appears they represent more users than providers of transport services, or is there a mix?

Mr. McTague: We do not represent the providers of transport services . . .

Mr. Althouse: Users. Users strictly.

Mr. McTague: —we represent the users, the payers of the freight bill.

Mr. Althouse: Okay. And are some of your members subsidiaries of some of the transportation companies or the railroads?

Mr. McTague: Invariably.

Mr. Althouse: Some of them are?

Mr. McTague: No doubt.

Mr. Althouse: In terms of preparing capacity, what is the nature of the goods and services moved by your companies? Is it a very wide range? Are they manufacturers, are they retailers and wholesalers or just what do they do?

Mr. McTague: We represent the manufacturers and the retailers, importers, exporters.

Mr. Althouse: As a standard business practice, is it common among your members to have warehouses or factories that can produce several times the current capacity on speculation that there may be sales down the road in the next five or ten years? Or do you keep it fairly close to the vest?

Mr. McTague: I think they build according to their projections.

Mr. Althouse: And how far ahead are those projections normally?

Mr. McTague: I would not know an average, but I suppose it depends on the investment that your particular company would need. When you are building a steel mill or a button factory, I guess you would plan further down the road. You would plan adequately down the road.

Mr. Althouse: What proportion of the funds needed by the railroads for the double tracking and the tunnels and the projected work does your organization perceive coming from the increased share paid by the farmers out of this legislation? Approximately how much of that cost is perceived, generally, by your association to be coming from the farmers' pockets as a source of funds for those improvements?

Mr. McTague: I have no projections on that.

[Traduction]

M. Beckwith: Nous ne sommes pas ici pour accorder notre appui aux compagnies de chemins de fer ou à l'industrie du camionnage dans cette affaire.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Nous en avons terminé.

Le président: Oh, très bien.

M. Althouse: Je me demandais si les témoins . . . D'après ce que nous avons appris, il semble qu'ils représentent davantage les utilisateurs que les fournisseurs des services de transport, ou peut-être représentent-ils les deux?

M. McTague: Nous ne représentons pas les fournisseurs des services de transport . . .

M. Althouse: Les utilisateurs. Les utilisateurs seulement.

M. McTague: . . . nous représentons les utilisateurs, ceux qui acquittent les frais d'expédition.

M. Althouse: Très bien. Certains de vos membres ne constituent-ils pas des filiales de certaines sociétés de transport ou des compagnies de chemins de fer?

M. McTague: De toute évidence.

M. Althouse: C'est le cas de certains d'entre eux?

M. McTague: Sans doute.

M. Althouse: Au niveau de la capacité de préparation, de quelle nature sont les biens et services assurés par vos sociétés? Portent-ils sur un éventail très large? S'agit-il de fabricants ou encore de détaillants et de grossistes; quelle est au juste la nature de leurs activités?

M. McTague: Nous représentons les fabricants et les détaillants, les importateurs et les exportateurs.

M. Althouse: Dans la pratique normale des affaires, vos membres sont-ils en mesure d'accroître de beaucoup la production de leurs entrepôts ou usines dans l'hypothèse de ventes ultérieures, au cours des cinq ou dix prochaines années? Ou préférez-vous vous en tenir à la demande actuelle?

M. McTague: Je crois qu'ils s'en tiennent à leurs prévisions.

M. Althouse: Et, en règle générale, quel est le terme de ces prévisions?

M. McTague: Il me serait difficile de préciser une moyenne mais j'estime que ce terme doit varier selon l'investissement nécessaire à la société en question. Lorsque vous construisez une aciérie ou une fabrique de boutons, je crois qu'il est nécessaire de planifier à plus long terme. Il serait nécessaire de planifier à terme convenable.

M. Althouse: Quelle partie des sommes nécessaires aux compagnies de chemins de fer pour construire des lignes à deux voies, des tunnels et pour effectuer tous les travaux prévus croyez-vous retirer de la part accrue versée par les agriculteurs en vertu de cette Loi? Quelle somme approximative votre association croit-elle percevoir des agriculteurs pour réaliser toutes ces améliorations?

M. McTague: Je ne dispose d'aucune donnée à cet égard.

[Text]

• 1530

I understand there are some compromises being mentioned whereby a maximum will be placed on the amount that they would contribute based on the price of wheat. As I say, we are not averse to these compromises, as long as the bill gets passed, along with our principles.

Mr. Althouse: Is it perceived to be 30%, 10%, 3%? Is it perceived to be quite a bit of it, or is it perceived to be a small portion of it? I just wanted to know what the perception is.

Mr. McTague: Well, that is the current . . . I do not have a perception of how much.

Mr. Althouse: Okay.

Mr. McTague: The railways or the government will be picking up a sizeable percentage, as you know, of the subsidy.

Mr. Althouse: Okay. On page 2 you have some interesting comments. As users of transport services, you rightly point out that solutions must be comprehensive and long-term. I guess that is really the whole point of dispute in this whole issue—that the users in western Canada of the rate system that is in effect thought it was comprehensive and thought it was long term. It is perceived to have been set out into perpetuity. Is that too short a time?

Mr. McTague: No, I think the problem with the Crow rate was it was based on an absolute number. It was based on a charge per tonne-mile. Earlier today it was mentioned here that there are other subsidies across Canada, but those other subsidies are not based on a given set or given rate; they are based on a percentage of the cost. So as inflation takes its toll, the basic rate would rise. Of course, the subsidy may rise too, but it is not pegged to a certain set dollar figure or penny figure per tonne-mile, or whatever. I think there is where the Crow rate falls.

Mr. Althouse: So the branch line subsidies, the hopper car assistance, the boxcar upgrading, and so on should have been tied to a performance figure, rather than have been made just as additions to the Crow agreement, in your opinion.

Mr. McTague: I do not know how that relates to the dollar figure, but as I say, the other subsidies are based on the rate being . . . They would be subsidized so much—10% or 7% or whatever it is.

Mr. Althouse: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I welcome the members from the Canadian Industrial Traffic League. You

[Translation]

Je crois comprendre qu'on a proposé certains compromis qui permettraient d'imposer une limite sur la somme qu'ils seraient appelés à verser et que cette limite serait basée sur le prix du blé. Comme je l'ai déjà dit, nous ne nous opposons pas à de tels compromis, pour autant que le projet de loi soit adopté, de même que nos idées essentielles.

M. Althouse: Estime-t-on ce pourcentage à 30 p. 100, 10 p. 100, 3 p. 100? Semble-t-il en constituer une partie importante ou une faible partie? J'aimerais simplement savoir ce que l'on en pense.

M. McTague: Eh bien, il s'agit là de . . . Je ne connais rien du montant dont il est question.

M. Althouse: Très bien.

M. McTague: Vous n'ignorez certainement pas que les compagnies de chemins de fer ou le gouvernement retireront un pourcentage important de la subvention.

M. Althouse: Très bien. La page 2 contient certaines remarques intéressantes. À titre d'utilisateur des services de transport, vous soulignez à juste titre que les solutions doivent être globales et à long terme. Je crois bien qu'il s'agit là de l'objet en litige dans toute cette affaire. Les utilisateurs de la structure tarifaire en vigueur dans l'Ouest du Canada la croyaient globale et à long terme. On estimait qu'elle demeurerait en vigueur jusqu'à la fin des temps. S'agit-il d'une période trop courte?

M. McTague: Non. À mon avis, le problème suscité par le tarif du Nid-de-Corbeau résulte du fait qu'il a été basé sur une valeur absolue, c'est-à-dire un montant déterminé par mille-tonne. On a souligné plus tôt qu'il existe d'autres subventions en vigueur au Canada, mais que ces dernières ne sont pas basées sur un ensemble ou un tarif déterminé mais sur un pourcentage du coût. Par conséquent, le tarif de base augmenterait en fonction de l'inflation. Bien entendu, la subvention peut augmenter également mais elle n'est pas fixée à un montant déterminé par mille-tonne ou par tout autre facteur. Je crois que la faiblesse du tarif du Nid-de-Corbeau se situe à ce niveau.

M. Althouse: Ainsi, vous estimez que les subventions accordées aux lignes secondaires, l'aide destinée à la construction de wagons-trémies, l'amélioration des wagons couverts, etc. auraient dû être mis en rapport avec un rendement déterminé plutôt qu'être simplement ajoutés à l'entente du Nid-de-Corbeau.

M. McTague: Je ne sais comment établir un rapport avec le montant indiqué mais, comme je l'ai dit, les autres subventions sont basées sur le taux . . . Le montant de la subvention s'élèverait à 10 p. 100 ou 7 p. 100 ou à tout autre pourcentage.

M. Althouse: Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Althouse. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. Je désire souhaiter la bienvenue aux membres de la Ligue du

[Texte]

have answered the question about your membership—900 or so representative members of about half that many companies. Your brief, with its three major points regarding the solution of this Crow question, is certainly acceptable, the principle of it being comprehensive and long term. The bill addresses that—it is long term. It is subject to review in case there are adjustments required. You hinted that some future government may have to rectify it. Well, this is anticipated.

In any situation, knowing what we know now, we make decisions based on what is a fact or the knowledge we have. If circumstances change, there could very well be need for adjustment. I think this is a very logical approach to this being a long-term solution. Would you not agree on that?

Mr. McTague: Yes.

Mr. Bockstael: The second one—it is equitable. This is precisely what we are working on to make sure that it is equitable to everyone—the producer and all the actors in the situation. I cannot find any fault with encouraging more advantage, the advantage of the various modes. You, who are interested in seeing that your membership gets adequate and reliable delivery, in your initial statement said you use trucking, even shiploads, carloads, and so on. So you indicated that you use all three modes. I was surprised; I thought it might be 50-50 truck, half railway. But in answering Mr. Mazankowski, you indicated that most, the majority, of the goods your membership handles are handled by trucks. Yes?

Mr. McTague: I would say that most members of the League ship by truck to the extent that most families drive a car, because everybody who has a business handles something by truck, even if it is just their mail to the post office.

Mr. Bockstael: Right.

• 1535

Mr. McTague: But not every industry is such a heavy industry type, a steel mill or something, that he would normally ship his product by rail. You may make small electrical components or such, and you will not find very many of these things normally travelling by rail. You would not find a carload of these things.

So to the extent that everybody ships by truck but not everybody needs rail service, our members follow that mix because our members are the mix of Canadian industry.

[Traduction]

trafic canadienne des industries. Vous avez répondu à la question relative à vos membres... quelque 900 membres représentant environ 450 sociétés. Votre mémoire, où l'on retrouve trois points principaux concernant la solution à cette question relative au Nid-de-Corbeau est certainement valable puisque ces points sont, à la base, globaux et à long terme. Le projet de loi touche à cette question, il prévoit le long terme. Il peut faire l'objet d'une nouvelle étude s'il était nécessaire de procéder à des ajustements. Vous avez donné à entendre qu'un gouvernement ultérieur pourrait avoir à y apporter des modifications. Eh bien, nous envisageons cette possibilité.

Quelle que soit la situation, sur la base de ce que nous connaissons maintenant, les décisions que nous adoptons sont basées sur les faits ou les connaissances dont nous disposons. Si les circonstances ne sont pas les mêmes, il se pourrait fort bien qu'il soit nécessaire de procéder à des ajustements. A mon avis, il s'agit là d'une façon de procéder très logique qui nous permet d'envisager le long terme. N'êtes-vous pas d'accord?

M. McTague: Oui.

M. Bockstael: Quant au deuxième point... Le projet de loi est juste. Nous nous efforçons précisément de nous assurer qu'il est juste à l'endroit de tous, le producteur et tous les participants. Je ne vois pas de mal à rechercher le plus d'avantages, l'avantage que confère l'utilisation de divers modes. Par exemple, vous êtes intéressés à vous assurer que vos membres bénéficient de livraisons appropriées et sûres et votre exposé initial précise que vous faites appel à des camions, des navires, des trains, etc. Vous avez donc précisé que vous faisiez appel aux trois modes de transport. J'ai été étonné; je croyais que vous pourriez faire appel, pour moitié, aux camions et aux chemins de fer. Cependant, dans votre réponse à M. Mazankowski, vous avez indiqué que la plus grande partie des biens manutentionnés par vos membres sont transportés par camion. Est-ce le cas?

M. McTague: À mon avis, la plupart des membres de la ligue transportent leurs marchandises par camion, de la même façon que la plupart des familles conduisent une automobile, parce que toute entreprise doit, à un moment donné, utiliser des camions, même s'il ne s'agit que d'envoyer son courrier au bureau de poste.

M. Bockstael: Je suis d'accord.

M. McTague: Mais toutes les industries ne sont pas aussi lourdes, il ne s'agit pas toujours d'aciéries ou d'industries semblables qui expédient généralement leur produit par chemin de fer. On retrouve des fabricants de petits composants électriques ou d'objets semblables et il est rare que ceux-ci utilisent la voie ferrée; jamais on n'expédie un plein wagon de ce genre d'objets.

Par conséquent, dans la mesure où toutes les entreprises font appel au camionnage, mais une seule partie d'entre elles utilise les chemins de fer, les membres de notre association utilisent ces services dans la même proportion puisqu'ils sont représentatifs de l'industrie canadienne.

[Text]

Mr. Bockstael: I understand, but we recognize then, I think—is my conclusion correct that a lot of your members are manufacturers and they end up with the manufactured product, but to manufacture that product they also need the delivery of bulk materials that would probably come by rail? Is that correct?

Mr. McTague: That is correct.

Mr. Bockstael: Therefore, you recognize the need for the reliability of railway transportation right across this vast country. Therefore, you endorse what is being done to improve that transportation facility.

Mr. McTague: That is correct.

Mr. Bockstael: Now, you are therefore interested in seeing that the railway facility is capable, has the capacity to handle all of the commodities that the Canadian economy needs transported under that mode.

Have you thought of the prospects... let me first preface that. The previous group, the export association, said that it is important that railway capacity should be available ahead of demand rather than lagging behind. I think that, within limitations, that is the right and proper foresight to have.

Are you also aware of the prospects that all of this development, this enhancement of the railway facility in Canada, will bring to all kinds of industries? That is, when you talk about the opportunity of laying more track, doing construction work, fabricating steel, handling equipment, building bridges, developing electronic and communications systems and then enhancing the delivery and the reliability of delivery of agricultural products, coal, forest products, miscellaneous minerals and so forth, is that...

Mr. McTague: That is right.

Mr. Bockstael: We recognize that your brief does say that you hope this committee realizes the payment should go to the right party. It infers that letting it be paid directly to the producer lets him, the producer, decide what mode he wants to use.

Inevitably, in the long haul—I am talking export, the seaport of British Columbia or Thunder Bay—you end up going to a train anyway. There may be some a little closer. But would you not agree that we have to weigh the merits of making sure that the railway system is really viable? That has to be taken into account, as to whether it is more advantageous to ensure that, than that the trucking mode can compete at this time.

We as members of this committee will have to weigh whether it is not more important in 1983 to 1988 to make sure

[Translation]

M. Bockstael: Je comprends; nous admettons je crois, si mes conclusions sont exactes, qu'un grand nombre de vos membres sont des fabricants et que leurs entreprises produisent des objets manufacturés; mais pour fabriquer ceux-ci, ils reçoivent aussi du matériel en vrac qui arrive probablement par chemin de fer. Est-ce exact?

M. McTague: Oui, c'est vrai.

M. Bockstael: Par conséquent, vous admettez qu'il doit exister, d'une frontière à l'autre de ce vaste pays, un système de transport par chemin de fer entièrement fiable. Par voie de conséquence, vous approuvez aussi les efforts faits pour améliorer les installations de transport par chemin de fer.

M. McTague: C'est exact.

M. Bockstael: Vous voulez donc nécessairement vous assurer que les entreprises de chemin de fer ont la possibilité, la capacité de transporter tous les biens et denrées générés par l'économie canadienne qui doivent être déplacés grâce à ce moyen de transport?

Avez-vous songé à l'éventualité... Permettez-moi d'abord de faire une entrée en matière. Le groupe précédent, l'Association canadienne d'exportation, a déclaré qu'il est très important pour les entreprises canadiennes de disposer de capacité de transport par chemin de fer et que cette capacité doit dépasser la demande et non arriver à grande peine à la satisfaire. Je suis d'avis que dans une certaine mesure il s'agit là de la perspective la plus juste.

Avez-vous aussi une idée de toutes les occasions favorables que ce développement, cette amélioration des installations de transport par chemin de fer au Canada pourra créer pour toutes sortes d'industries? Est-ce là votre propos lorsque vous parlez de l'opportunité de prolonger les voies, de faire les travaux de construction, de fabriquer de l'acier, de manipuler de l'équipement, de construire des ponts, d'élaborer des systèmes électroniques et des systèmes de communication et puis d'améliorer l'expédition et la fiabilité des livraisons de produits agricoles, de charbon, de produits forestiers, de divers minerais, etc. Est-ce...

M. McTague: C'est exact.

M. Bockstael: Nous admettons que votre mémoire exprime effectivement votre espoir de voir ce comité prendre conscience que les versements devraient être transmis au bon parti. Cette déclaration laisse sous-entendre qu'en payant directement le producteur on lui donne la possibilité de décider quel mode de transport il va choisir.

Inévitablement, pour les longues distances, je parle ici d'exportation, des ports de mer de la Colombie-Britannique ou de Thunder Bay, on utilise toujours le train. Il en existe peut-être un peu plus près. N'êtes-vous pas d'accord toutefois qu'il nous faut analyser dans quelle mesure il est nécessaire de s'assurer que le système de chemin de fer est vraiment viable? Il faut déterminer s'il est plus avantageux d'assurer la viabilité du système de chemin de fer que de garantir la compétitivité des entreprises de camionnage.

Nous, à titre de membres de ce comité, devons déterminer s'il est plus important, de 1983 à 1988, de s'assurer que les

[*Texte*]

that the railway has the capacity, rather than to address or give higher priority to the competition of the mode.

Mr. McTague: That is right. I think also it is fair to assume that even if the farmer does have the ability to pick and choose modes, I think it is safe to assume that he is going to be shipping by rail. But he would then have the opportunity to . . .

Mr. Bockstael: One of the concerns Mr. Beckwith seemed to infer is that with the additional types of grains that are being included, plus some byproducts of these grains that are normally transferred by truck—let me use this example. Canola, rapeseed, is taken by truck to a crushing mill. Once it leaves the crushing mill for export, it is no longer a truck; it is still the railway that takes it to Vancouver to ship to Japan. So I think your fears of the trucking business losing what it is doing now are unfounded, because that seemed to be the principal concern.

Mr. Beckwith: If that is true, then we are happy that that is true.

• 1540

Mr. Bockstael: It is the case, sir. I thank you very much for your representation and we will take your advice when we consider the final wrap-up or recommendations in a clause-by-clause on this bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. *Monsieur Loïselle.*

Mr. Loïselle: *Juste une supplémentaire.*

Do you not think this committee proposed in the bill, on the efficiency of the system, having three representatives of the farmers, and with 21 members, will give some good advice to the producers? Do you not think they will let them know what the best mode is? I think by the end, even if the Crow subsidy goes to the railway, or goes to the producer, the decision will have to be made on one criterion: What is the money the producer will get for each bushel? If he comes to the conclusion that he will get more using a truck or using the railway, I think he will let the committee know and the committee will inform him.

I do not see how the trucking industry will be hurt by this bill. My feeling is that in a way there will be improvement for this industry. Do you not think so?

Mr. McTague: We hope so.

Mr. Beckwith: We hope so. We feel there is room in Canada for both trucking and the railroads, and we are certainly not supporting one mode over another. I hope we did not convey that idea.

Mr. Loïselle: I am not a westerner, but I just cannot see how this industry will not improve in the future.

[*Traduction*]

chemins de fer ont toutes les capacités de transport nécessaires ou de donner la priorité à la question de compétitivité.

M. McTague: Je suis d'accord. De plus, je crois qu'il serait juste de présumer que même si les agriculteurs peuvent choisir leur mode de transport, à mon avis on peut prendre pour acquis qu'ils choisiront le transport par chemin de fer. Toutefois, l'agriculteur aurait alors la possibilité de . . .

M. Bockstael: Une des inquiétudes que semble manifester M. Beckwith, c'est que les genres de grains additionnels, qu'on semble vouloir ajouter au transport actuel, que certains produits dérivés de ces grains habituellement expédiés par camion . . . prenons l'exemple suivant: le canola, le colza, est transporté par camion jusqu'aux broyeurs; à la sortie du broyeur toutefois ce n'est plus un camion qui l'amène à l'exportation; on fait appel au chemin de fer pour le transporter jusqu'à Vancouver d'où il est expédié au Japon. Je crois donc que vos craintes sont injustifiées lorsque vous dites que le camionnage va diminuer par rapport à la situation actuelle car il semble que ce soit là votre principale inquiétude.

M. Beckwith: Si tel est le cas, nous en sommes fort heureux.

M. Bockstael: C'est la vérité monsieur. Je vous remercie de votre présentation; nous suivrons sûrement votre conseil lors de l'analyse finale, article par article, ou de l'élaboration des recommandations relatives à ce projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. *Mr. Loïselle.*

M. Loïselle: *Just one supplementary.*

Croyez-vous que ce comité mentionné dans le projet de loi, qui doit analyser l'efficacité du système et est formé de 21 membres dont seulement trois qui représentent les agriculteurs, pourra donner de bons conseils aux producteurs? Ne croyez-vous pas qu'il pourra aviser ceux-ci quant au meilleur mode de transport? Je crois qu'en dernier lieu, que l'allocation relative au tarif du Nid-de-Corbeau soit versée aux compagnies de chemin de fer ou aux producteurs, la décision sera prise en vertu d'un seul critère, c'est-à-dire le montant obtenu pour chaque boisseau. Si le producteur arrive à la conclusion qu'il obtiendra plus en expédiant ses céréales par camion, ou par chemin de fer, il en fera part au comité et le comité le conseillera en retour.

Je ne vois pas comment ce projet de loi pourrait nuire au camionnage.    mon avis, il g  n  rera plutôt une amélioration de cette industrie ne croyez-vous pas?

M. McTague: Nous l'espérons.

M. Beckwith: Nous l'espérons. Nous croyons qu'au Canada les deux industries, celle des chemins de fer et celle du camionnage, peuvent vivre en parallèle et nous ne voulons certainement pas préférer l'une à l'autre. J'espère que nous n'avons pas donné cette impression.

M. Loïselle: Je ne suis pas originaire de l'Ouest, mais je ne peux m'imaginer comment cette industrie pourrait ne pas s'améliorer dans l'avenir.

[Text]

Mr. Beckwith: I hope you are right.

Mr. Loiselle: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a point of information, Mr. Chairman, I think you should know what the practice is out west. A lot of the farm-to-elevator and farm-to-farm trucking is done by farmers with their own trucks, but there are a significant number of small, independent truckers who custom-haul grain to a country elevator or to canola crushers. There are probably several hundred truckers who operate on a commercial basis—farm to farm and farm to either an elevator or a processing plant. So that has been in existence. It has been growing with the Crow rate. My guess is, as production increases, what commercial trucking there is will increase too.

Mr. Beckwith: I think that is the way it should be.

Mr. Benjamin: And that has been going on since the mid-1950s.

The Chairman: That is all the indication I have of people who wish to ask questions.

Mr. Benjamin: Could I ask one supplementary?

The Chairman: Could you ask one supplementary? I think maybe.

Mr. Benjamin: What is the view of your organization on the matter of what is called "user pay"? In other words, that every mode and facility for transportation should be operated on the basis of full cost recovery, which would include constant costs, investment costs and so forth. Do you feel that is a good principle?

Mr. McTague: Yes, and as a matter of fact page 2 of our brief spells out our principles on user pay.

Mr. Benjamin: So if we get full cost recovery on the St. Lawrence Seaway and have to double the tolls, full cost recovery on our airports and have to double air fares, full cost recovery on a \$4.5 billion deficit on our roads system, will the trucking association, the bus companies, the automobile drivers be happy about that?

Mr. Beckwith: The problem is that we are in a society that is half and half—half socialistic and half free enterprise, and when you get into a situation like that you do not have anything black and white.

Mr. Benjamin: But every country in the world; socialist, fascist, private enterprise, democratic, whatever—every mode of transportation is subsidized, no matter what the system of government is.

[Translation]

M. Beckwith: Espérons que vous avez raison.

M. Loiselle: D'accord merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais ajouter un renseignement, monsieur le président; je crois que vous devriez savoir quelles sont les façons de procéder dans l'Ouest. Une grande partie du camionnage de ferme à silo et de ferme à ferme est fait par les agriculteurs qui utilisent leurs propres camions, mais il existe un nombre important de petits camionneurs indépendants qui transportent sur demande les grains au silo ou au broyeur de colza. Il y a probablement plusieurs centaines de camionneurs qui exploitent des entreprises commerciales pour le transport de ferme à ferme ou de la ferme au silo ou au broyeur. Ces entreprises existent et ont connu une croissance depuis l'avènement du tarif du Nid-de-Corbeau. Selon moi, ce camionnage commercial va augmenter proportionnellement aux augmentations de la production.

M. Beckwith: Je crois qu'il devrait en être ainsi.

M. Benjamin: C'est la situation qui existe depuis le milieu des années 50.

Le président: Selon les indications, personne n'a d'autres questions à poser.

M. Benjamin: Pourrais-je présenter une question supplémentaire?

Le président: Pourriez-vous poser une question supplémentaire? Peut-être.

M. Benjamin: Quel est le point de vue de votre association au sujet de ce que l'on appelle «paiement par l'utilisateur»? En d'autres mots, chaque mode et installation de transport devrait être exploité en fonction d'un recouvrement des coûts complets, y compris les frais fixes, les coûts des investissements, etc. Croyez-vous qu'il s'agit-là d'un bon principe?

M. McTague: Oui; à ce sujet on trouve à la page 2 de notre mémoire une explication détaillée de nos principes quant au paiement par l'utilisateur.

M. Benjamin: Par conséquent, si nous voulons obtenir le plein recouvrement de fonds quant à l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent et que nous devons doubler le péage, le plein recouvrement de fonds quant à l'exploitation des aéroports et que nous devons doubler les tarifs aériens, le plein recouvrement du déficit de 4.5 milliards de notre système routier, les associations de camionnage, les compagnies de transport par autobus et les automobilistes seront-ils satisfaits de cette situation?

M. Beckwith: Le problème c'est que nous vivons dans une société moitié-moitié, à demi socialiste et à demi en faveur de l'économie de marché; dans une telle situation, rien n'est plus franchement noir et blanc.

M. Benjamin: Mais dans tous les pays du monde, qu'on soit socialiste, fasciste, capitaliste, démocratique ou quoi que ce soit, tous les modes de transport reçoivent des subventions quel que soit le genre de gouvernement.

[Texte]

Mr. Beckwith: Many of them more than they are in Canada.

Mr. Benjamin: Yes. Some less; some more. But they all are—ever since the wheel was invented.

Mr. Beckwith: What the CITL say, as a principle of free enterprise, is that we agree with the user pay principle. But there may be certain cases where that is not practical.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. McTague and Mr. Beckwith, thank you very much for your brief and your appearance. I hope that when the committee is finished its work your appearance will have been justified.

• 1545

The Chairman: Just before I call our next witness, I would like to ask those members of the steering committee to stay for five minutes when we adjourn this meeting. There is an important decision which we have to make. Something has come up.

I now call Mr. J. Donal Howe, who has submitted a brief. Mr. Howe is a transportation consultant and economist who has asked to appear before the committee on this bill. He has submitted a statement to the committee, and I believe he is going to summarize that statement now. Then he will be available for questioning. Welcome to the committee, Mr. Howe.

Mr. J. Donal Howe (Transport Economist, Canadian Export Association): Thank you, Mr. Chairman. I would like to express my deep appreciation to the committee for allowing me to appear before you.

I shall go briefly through this statement. Mine is a very different opinion than many views you have heard expressed about Bill C-155. It seems to me that this bill is designed to enable a certain kind of railway development to take place on the Prairies. This development will, in effect, eliminate branch lines over the years ahead. It also presumes that a certain kind of railway development which has taken place in Canada over the years will be maintained.

I think there is a growing amount of evidence to suggest that this kind of development is not serving the country's best interests. What I am saying is that this kind of development concentrates on handling primary commodities, while it leaves other producers and users of transportation with little option to make use of the railways. Also, the railways are not being developed to handle passenger transport.

It seems, over the years, that many of the railway problems, when they are given serious consideration in public, are being dealt with on an ad hoc basis. There is no real effort to see where we are going, or what the long-term options are. I mean the policy options for railway development over the years

[Traduction]

M. Beckwith: Et dans bon nombre de ces pays les subventions sont plus importantes que celles accordées ici au Canada.

M. Benjamin: Oui. L'aide est parfois inférieure et parfois supérieure, mais les moyens de transport sont tous subventionnés et ce, depuis l'invention de la roue.

M. Beckwith: À l'égard de l'économie de marché, la position de la Ligue canadienne de trafic industriel, c'est que nous sommes d'accord avec le principe du paiement par l'utilisateur. Toutefois, dans certains cas, il se pourrait que ce principe ne puisse être mis en pratique.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur McTague et monsieur Beckwith, nous vous remercions de votre mémoire et de votre présence. J'espère que votre participation sera justifiée par les résultats des travaux du Comité.

Le président: Avant de recevoir notre prochain témoin, j'aimerais demander aux membres du comité de direction de rester environ pour cinq minutes après la fin de cette séance. Nous devons prendre une décision importante car un événement inattendu s'est produit.

J'aimerais maintenant convoquer M. J. Donal Howe, qui a présenté un mémoire. M. Howe est expert-conseil en transport et économiste; il a demandé de paraître devant ce comité pour parler du projet de loi. Il a présenté une déclaration et je crois qu'il veut maintenant la résumer; il répondra ensuite à nos questions. Vous êtes le bienvenu M. Howe.

M. J. Donal Howe (économiste des transports, Association canadienne d'exportation): Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord exprimer ma gratitude à l'égard du comité qui a bien voulu me recevoir.

Je résumerai brièvement ma déclaration; mon avis est bien différent de la majorité des autres qui ont été exprimés à l'égard du projet de loi C-155. Il me semble que ce projet de loi a été conçu pour permettre un certain développement du transport par chemins de fer dans les Prairies. En réalité, ce développement aura pour effet, au cours des années qui viennent, d'éliminer les lignes d'embranchement. Ce projet de loi prend aussi pour acquis qu'une certaine forme de mise en valeur des chemins de fer, qui dure depuis bon nombre d'années, va se poursuivre.

A mon avis, il est de plus en plus évident que cette sorte de mise en valeur ne vise surtout la manipulation des denrées primaires et ne laisse aux autres producteurs et utilisateurs des transports que peu de chance de profiter des chemins de fer. De plus, ce développement des chemins de fer ne vise aucunement le transport de voyageurs.

Au cours des années, il semble que lorsqu'on s'est intéressé aux problèmes des compagnies de chemins de fer et lorsqu'on les a analysés en public, on les a toujours traités individuellement. Aucun effort réel n'a été fait pour créer un programme d'ensemble ou voir quelles sont les perspectives à long terme,

[Text]

ahead. I think, if a real effort were made to determine what these options are, you would be handling the Crow rate issue on a very different basis than you are at the present time.

It is also possible that, if the policy options were better understood, the controversy which arises so strongly and so bitterly might be minimized considerably. It is essentially this point which I wanted to make, that the long-term policy options for railway development should be identified and evaluated. If this were done, the Crow rate issue, VIA Rail, the Atlantic freight subsidies, and such matters as those, could be dealt with in terms of the public interest, and not left to grow and fester over the years ahead.

• 1550

The Crow rate, Bill C-155 in particular, will create a situation where branch lines will be eliminated and I believe other provisions in the bill provide for protection of farmers. Yet it is a foregone conclusion that you are going to get the kind of rail development in western Canada which will make a tremendous difference to land use, to communities, and there is just nothing to stop it. There are no terms which you could get into that bill which would stop it. It is inevitable that in 10 years or so the railways will be concentrated on their main lines, their big terminals, their solid trains moving from those terminals to the coast and the rest by truck.

I think a tremendous lot of hardship, not to mention the possibilities of improved prospects for many communities in western Canada would exist if the alternatives were identified and evaluated with regard to rail technology potential as it exists today. The problem cannot be resolved in terms of branch lines only. It is essentially a part of inter-city rail development, the kind of rail development which can carry general freight as well as primary commodities and passengers, too, on trains which move a good deal faster than they do today.

If you have this kind of development, which would mean general freight moving in containers, I think you would find the traffic on branch lines could be improved if efforts are made to develop industry at particular points away from the major centres. Industries, such as processing of various kinds, can grow up in many places and if you had containerized general freight trains moving between cities you could have the traffic moving on branch lines as well. And while the competitive difference between rail and truck on inter-city services is very different than it would be between rail and truck on

[Translation]

c'est-à-dire les options quant à la mise en valeur des chemins de fer au cours des années qui viennent. Je crois que si nous pouvions faire un véritable effort pour déterminer quelles sont ces options, vous analyseriez la question du tarif du Nid-de-Corbeau à partir d'un point de vue bien différent de celui que vous avez adopté pour le moment.

Il est aussi possible qu'une meilleure compréhension de ces options puisse minimiser considérablement la controverse si vive et pénible provoquée par cette question. Voilà essentiellement le point de mon propos; il faut déterminer quelles sont les options à long terme quant à la mise en valeur des chemins de fer et évaluer chacune d'entre elles. Si l'on procède de cette façon, on pourra traiter dans le meilleur intérêt du public les questions comme le tarif du Nid-de-Corbeau, VIA Rail, les subventions au transport de marchandises vers l'Atlantique, etc. et ces problèmes n'auront pas l'occasion de s'envenimer au cours des années qui viennent.

Le tarif du Nid-de-Corbeau, le projet de loi C-155 en particulier créera une situation où les embranchements seront éliminés et, si je me trompe, d'autres dispositions du projet de loi assurent une protection aux agriculteurs. Mais c'est une conclusion inéluctable que nous assisterons à une évolution des chemins de fer dans l'Ouest du Canada qui modifiera considérablement l'utilisation du sol, les collectivités, et rien ne peut arrêter ce progrès. Aucune disposition ne peut être incluse dans ce projet de loi qui pourrait empêcher cela. Il est inévitable que d'ici dix ans ou à peu près, les compagnies de chemin de fer concentreront leurs activités sur leurs lignes principales, leurs grandes gares de tête de ligne, leurs trains-blocs acheminant les marchandises depuis ces gares jusqu'à la côte, les autres marchandises étant transportées par camion.

Je pense qu'on éviterait énormément de difficultés, sans mentionner les possibilités de perspectives améliorées pour nombre de collectivités de l'Ouest du Canada qui existeraient si les solutions de rechange étaient établies et évaluées en regard du potentiel de la technologie ferroviaire, tel qu'il existe aujourd'hui. Le problème ne peut être réglé uniquement du point de vue des lignes d'embranchements. Il fait essentiellement partie du développement des réseaux ferroviaires interurbains, le genre de développement ferroviaire qui permet le transport de marchandises générales, de même que des denrées primaires et des voyageurs, aussi, à bord de trains qui se déplacent beaucoup plus rapidement que ceux d'aujourd'hui.

Si nous connaissions ce genre de progrès, ce qui signifierait le transport des marchandises dans des containers, je pense que vous pourriez constater que le trafic sur les embranchements pourrait être amélioré si des efforts étaient déployés pour assurer l'expansion de l'industrie dans des endroits particuliers qui sont éloignés des grands centres. Les industries, par exemple celles qui s'occupent de transformations de toutes sortes, peuvent prendre de l'expansion dans nombre d'endroits et si il y a des trains de transport par containers de marchandises générales qui font la navette entre les villes, les lignes d'embranchements pourraient être exploitées également. Et

[Texte]

branch lines, nevertheless there are important advantages for developing your branch lines as parts of regional systems.

This alternative, or these alternatives I should say, because I have simply mentioned some of the highlights, can be defined in various ways. Generally, alternative policy options over the long term have not been looked at by Transport Canada and I think this is unfortunate.

To examine these things properly, to see the potential, there must be other considerations taken into account. The corporate organization of the railways is an important element. We hear a great deal about productivity, and certainly railways have improved in terms of productivity over the years, but this is because the concentration has been on primary commodities, on bulk commodities and the portion of general freight has been less and less. A corporate reorganization would enable the potential to be developed in a way that has not been possible up to the present time.

• 1555

There is also another point I would like to make and that is in connection with the attention which branch lines receive. Railways operating from Montreal, with their headquarters there and their efforts to improve profitability, find that they must look for their internal rates of return on improvements which must yield a very high return.

I believe there was an article in Transport Canada's *Public Affairs* periodical which dealt with railway electrification. The author, a project manager for one of the efforts being made by Transport Canada to deal with railway electrification, stated that the return on this investment must be 33% if it is going to interest management. And not only that, the return, in terms of interest rates, is also associated with an amortization period over three years.

Now, if those are the kinds of criteria that the present railways use for determining their investments, I think no matter what provisions you make in Bill C-155, it is going to be very difficult to get the kind of improvements you would want to see on the branch lines if they are to be maintained and not deteriorate as they did once before.

I believe if there is going to be a real improvement in the policies which relate to railway development, the Minister of Transport must know what his policy options are, and I believe the House of Commons transport committee could play an important role in making sure that in fact he does know what his policy options are. I am not suggesting a role for the committee that would erode the authority of the minister or the government. It is a matter of information. It is information

[Traduction]

même si l'écart en matière de concurrence entre les services interurbains assurés d'une part, par les chemins de fer et, d'autre part, par les camions diffère passablement de ce qu'il serait pour ce qui est du transport par chemin de fer et par camion sur les lignes d'embranchement, il y a néanmoins des avantages importants à intégrer vos lignes d'embranchement aux réseaux régionaux.

Cette solution possible, ou ces solutions possibles, je devrais dire, parce que j'ai tout simplement mentionné certains des faits saillants peuvent être déterminées de diverses façons. En général, Transports Canada n'a pas examiné les choix politiques de rechange à long terme et, à mon avis, c'est malheureux.

Pour que ces choses soient étudiées comme il convient, pour qu'on en voit les possibilités, d'autres éléments doivent être pris en compte. L'organisation des sociétés de chemins de fer est un facteur important. Nous entendons beaucoup parler de productivité, et il est certain que les chemins de fer se sont améliorés à ce chapitre aux fils des ans, mais ils ont pu le faire parce qu'ils se sont concentrés sur les marchandises primaires, les marchandises en vrac, tandis que la proportion de marchandises diverses n'a pas cessé de diminuer. Une réorganisation des entreprises permettrait de développer leur potentiel par des moyens qu'il n'a pas été possible de mettre en oeuvre jusqu'ici.

Il y a une autre question que j'aimerais aborder, relativement à l'attention qui est portée aux embranchements. Les sociétés de chemins de fer installées à Montréal, où se trouve leur siège social, se rendent compte dans leurs efforts visant à améliorer la rentabilité que du point de vue de la rentabilité interne, elles doivent rechercher des améliorations dont le rendement sera très élevé.

Je crois qu'il y a eu un article dans le périodique *Affaires publiques* de Transports Canada qui traitait de l'électrification des voies ferrées. L'auteur, directeur de l'un des projets mis sur pied par Transports Canada dans le domaine de l'électrification des voies ferrées, affirmait que le rendement d'un tel investissement devrait être de 33 p. 100 pour intéresser les gestionnaires. Et ce n'est pas tout, le rendement, en termes de taux d'intérêt, est également associé à une période d'amortissement de trois ans.

Si ce sont là les genres de critères que les sociétés de chemins de fer utilisent pour décider de leurs investissements, j'ai l'impression que peu importe les dispositions prises dans le projet de loi C-155, il sera très difficile d'obtenir que soient apportées les améliorations que vous souhaitez aux embranchements afin d'assurer leur entretien, et pour éviter une détérioration comme celle qui s'est déjà produite.

Je crois que s'il doit y avoir une réelle amélioration dans la politique de développement des chemins de fer, le ministre des Transports doit savoir quelles sont les options qui s'offrent à lui, et je pense que le comité des transports de la Chambre des communes pourrait jouer un rôle important en s'assurant que le ministre est bel et bien au courant des choix qui se présentent. Je ne suggère pas que le comité empiète sur l'autorité du ministre ou du gouvernement. C'est simplement une question

[Text]

that is made available to the minister and to the public in general, at the right time in the policy planning process, so that you do not get into a situation as you are right now. It would seem, in my view, you are really dealing with an issue on an ad hoc basis, whatever the rhetoric might be that goes along with the ideas of bringing about improvement.

• 1600

I believe that this Crow rate issue could provide a tremendous opportunity for a committee to assert itself in trying to arrive at a way of dealing with basic issues in a manner that is relevant to the interests of the country. If this is to be done, you certainly need the kind of parliamentary reforms which were introduced to strengthen the committee recently. But you need more besides, something that would give the committees the strength they would need to cope with major policy issues.

I dealt with this problem in a brief I made to the Special Committee on Standing Orders and Procedure. I will not go into that any more here, but I would be glad to answer any questions you may have on the brief I gave to you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Howe.

I have Mr. Mazankowski down, but he is occupied at the moment. I will start with Mr. Ostiguy, followed by Mr. Althouse.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Il nous a fait bien plaisir d'entendre vos commentaires, vous qui êtes un économiste spécialisé en matière de transport.

Vous semblez nous dire que le fait d'étudier en comité le projet de loi C-155 sur la politique des tarifs céréaliers pourrait être dangereux. Je voudrais quand même vous signaler que ce n'est pas la première fois qu'un projet de loi est référé à un comité qui tient des audiences publiques. Ce n'est pas, non plus, la première commission d'enquête qui existe au pays. Je pense que la plupart des gouvernements se sont bâtis des politiques à partir de comités ou de commissions d'enquête qui ont parcouru le Canada.

J'ai essayé de voir si vous étiez en faveur du développement des chemins de fer dans les Prairies ou si vous étiez en faveur du développement du camionnage. Je n'ai pas été capable de le déceler. Je voudrais que vous nous disiez si vous croyez que le Bill C-155 va réduire le malaise. Tout le monde, tous les organismes agricoles et tous les organismes agro-alimentaires — il faut bien le dire, c'est un problème qui touche aussi l'agriculture ... tous les organismes du pays, dis-je, ont été unanimes pour dire qu'il fallait qu'il y ait des changements au tarif des céréales, au tarif du Nid-de-Corbeau.

Il est bien sûr que la loi qui n'avait presque jamais été modifiée depuis 1897 avait besoin de modifications. Je le répète: tous les organismes sont favorables. C'est quant aux méthodes d'application que tous ne sont pas d'accord.

[Translation]

d'information. Il faut que l'information soit transmise au ministre et au public en général au moment propice dans le cours du processus d'élaboration des décisions, afin que vous ne vous trouviez pas dans la situation que vous connaissez actuellement. Il semble, selon moi, que vous vous intéressiez actuellement à cette question en fonction d'un cas particulier, quelle que soit la rhétorique associée à l'idée d'apporter des améliorations.

Je crois que la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau offre à un comité une excellente occasion de se distinguer en trouvant une façon de régler les questions fondamentales de manière à servir les intérêts du pays. Pour y arriver, il est absolument nécessaire d'avoir les réformes parlementaires effectuées récemment pour renforcer le rôle des comités. Mais il faudrait encore plus, des dispositions quelconques qui donneraient aux comités l'autorité nécessaire pour régler des questions importantes en termes de politiques.

J'ai soulevé cette question dans un mémoire que j'ai présenté au Comité spécial des règlements et de la procédure. Je n'en dirai pas plus long pour l'instant mais il me fera plaisir de répondre à toute question au sujet du mémoire que je vous ai présenté.

Le président: Merci, Monsieur Howe.

C'est au tour de M. Mazankowski, mais il est occupé en ce moment. Je donne la parole à M. Ostiguy et ensuite à M. Althouse.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

We are pleased to hear your comments as an economist specialized in transportation matters.

You seem to be saying that the study of Bill C-155 on the grain rates policy by this committee may be risky. I wish to remind you that this is not the first time a bill has been referred to a committee that holds public hearings. It also is not the first time a commission of inquiry has been set up in the country. I believe most governments have established their policies through the work of committees or commissions of inquiry that have travelled through Canada.

I have tried to determine whether you are in favour of developing railways in the Prairies or if you advocate the development of trucking. I have been unable to establish this. I would like you to tell us if you believe Bill C-155 will alleviate the problem. Everyone, all agricultural organizations and all food organizations—it must be said that this is a problem that affects agriculture as well—all the organizations in the country, as I was saying, agree that changes had to be made to the grain rate, the Crow rate.

It is undeniable that the law which had almost never been amended since 1897 needed some changes. I repeat, all organizations are in favour of this. The point on which there is disagreement is how the new law should be applied.

[Texte]

Encore une fois, vous qui êtes un grand spécialiste en matière de transport, de quelle manière voyez-vous cela? J'ai essayé de le déceler dans votre exposé, mais vous ne nous l'avez pas dit exactement. Vous ne nous avez pas fait de suggestion. J'aimerais que vous nous fassiez une suggestion. Est-ce que le paiement aux chemins de fer, c'est bien? Est-ce que le paiement aux producteurs serait préférable? Est-ce que la liberté de choix que préconise mon ami Mazankowski serait préférable? Vous, grand spécialiste, essayez donc d'éclairer ce Comité.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

I perhaps did not succeed in summarizing my paper as clearly as I hoped I would.

• 1605

I am trying to make the point that Bill C-155 presupposes that a certain kind of railway development is in the best interests of the country. No matter what amendments are made to that bill, as long as it is essentially what it came to you as, as long as it remains more or less like that, you are going to get the kind of railway development on the Prairies that Mr. Jack Horner said he would like to see. That is, insofar as grain is concerned, and I presume other traffic as well, the movements will be between major terminals and the coast, for grain. Grain will be moved from wherever it is produced to these major terminals by truck. There will be no rail transport in between.

I believe that many of the branch lines, both on the prairies and elsewhere in Canada, do have a useful role to play. There may even be scope for railway branch line development in some parts of the country. If we are to look at this kind of railway development, it seems to me that it is most unlikely to take place under Bill C-155.

To clarify that a bit, I think the problem of railway development on the Prairies is related to railway development all over Canada. There is certainly a role for trucking, but as has already been pointed out—and I agree that, generally speaking, railways can and should continue to handle bulk commodities and handle them efficiently and cheaply—I believe the railways in the future, if they were developed with regard to other considerations than dominate at the present time, I believe they could handle bulk commodities, general freight, and passengers too, and be a major carrier for each of these categories of traffic.

But Bill C-155, insofar as the Prairies go and as far as western Canada goes, assume that your railways are essentially going to continue to be developed for the movement of bulk commodities between major terminal points, and less and less are they going to be developed to meet the needs of a large

[Traduction]

I ask again, how do you see this issue as an important specialist in the field of transportation? I tried to establish your point of view on the matter in your statement but you did not express it clearly. You did not make any suggestions. I would like you to make a suggestion. Do you agree with the payments to the railway companies? Do you think it is preferable to pay producers? Is the freedom of choice advocated by my colleague Mazankowski preferable? As an important specialist, would you try to shed some light on this matter for the committee?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Je n'ai peut-être pas réussi à résumer mon mémoire aussi clairement que je l'aurais voulu.

Ce que j'essaie de faire comprendre, c'est que le projet de loi C-155 présume qu'il y a un certain genre de progrès ferroviaire qui répond le mieux aux intérêts du pays. Quelles que soient les modifications qui seront apportées à ce projet de loi, aussi longtemps qu'il demeurera essentiellement tel que vous l'avez reçu, aussi longtemps qu'il restera plus ou moins comme cela, vous aurez le genre d'expansion ferroviaire dans les Prairies que M. Jack Horner dit souhaiter. C'est-à-dire que, pour autant qu'il s'agisse des céréales, et je suppose de toutes les autres marchandises également, le transport se fera entre les grandes gares de tête de ligne et la côte, pour ce qui est des céréales. Les céréales seront transportées à partir de l'endroit où elles sont produites jusque vers les grandes gares de tête de ligne par camion. Entre ces points, il n'y aura aucun transport ferroviaire.

J'estime que bien des lignes d'embranchement, tant dans les Prairies qu'ailleurs au Canada, ont un rôle utile à jouer. Il peut même y avoir des possibilités d'aménagement de lignes d'embranchement ferroviaires dans certaines parties du pays. Si nous envisageons ce genre d'expansion ferroviaire, il me semble peu probable qu'elle ait lieu dans le cadre du projet de loi C-155.

Pour préciser un peu mon point de vue, je pense que le problème du développement ferroviaire dans les Prairies est lié au développement ferroviaire dans tout le Canada. Le camionnage peut certainement jouer un rôle, mais comme je l'ai déjà souligné—et de façon générale je suis d'accord avec cela, les chemins de fer peuvent et devraient continuer à transporter les marchandises en vrac et cela de façon efficace et économique—je pense que les chemins de fer dans l'avenir, s'ils évoluaient en tenant compte d'autres considérations qui dominent à l'heure actuelle, je pense qu'ils pourraient servir au transport des marchandises en vrac, du fret général et des voyageurs également, et constituer un important transporteur pour chacune de ces catégories de trafic.

Mais ce projet de loi C-155, pour autant qu'il s'agisse des Prairies et de l'Ouest du Canada, présume que l'expansion de vos réseaux de chemins de fer aurait principalement pour objet le transport des marchandises en vrac entre les grandes gares de tête de ligne et servirait de moins en moins à répondre aux

[Text]

part of Canadian industry that relates to and produces general merchandise, the smaller producers, processors, and to the movement of people.

Le président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur Howe, je viens de bien vous écouter, et je pense que vous êtes en faveur du projet de loi C-155, selon votre explication. C'est bien sûr que les chemins de fer sont historiques dans notre pays, au Canada. De grandes distances séparent l'Est de l'Ouest. Il y a des produits qui peuvent être transportés par camion, nous sommes tous d'accord là-dessus, mais il y a aussi des produits qui doivent être transportés par chemin de fer. Il y a l'agriculture, il y a les céréales à transporter, bien sûr, mais il y a aussi la potasse, le soufre, le charbon; il y a le bois et il y a tous les marchés d'exportation. Il faut que les provinces des Prairies puissent transporter leurs produits vers les ports de l'Ouest ou de l'Est afin de les expédier sur les marchés d'exportation.

• 1610

Il y a des témoins qui sont venus nous parler de l'importance de l'exportation de nos produits. L'Ouest canadien est justement un coin de notre pays qui est très riche en richesses naturelles. Il faut les exploiter, ces richesses naturelles-là, et il faut les transporter. Je pense que les 16 milliards et quelques millions de dollars que le gouvernement canadien veut mettre de l'avant pour les prochaines années vont permettre d'améliorer le système ferroviaire de notre pays. Vous êtes d'accord avec moi?

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, Mr. Ostiguy, I believe the railways should certainly be improved. It is a question of just what to do in the way of improvements; it is a question of what you envisage the role of the railways in the future to be. I am simply maintaining that their role is more than simply carriers of bulk commodities. I believe that the fact that our railways today are essentially carriers of bulk commodities is due to the fact that we insist on having the kind of railway corporate arrangements that we now have.

I am not suggesting that the alternative is one great corporation for the whole country. There are various ways in which you can look at corporate reorganization that would enable the railways to improve their productivity, enable them to provide better services, not only for the movement of bulk commodities, but the movement of general freight and the movement of people. I believe the railways could be developed around those lines, but not under the existing corporate structure that we have, and not under this idea that railways—whether they are branch lines or main lines—must be the responsibility of the federal government.

There are many problems, I know, if you start looking at that. Maybe the Crow rate issue would be really a blip on the screen as compared to what you might encounter if you try the other. But if you want a system in Canada whereby the potential of the railways would serve Canada best, I think—

[Translation]

besoins d'une grande partie de l'industrie canadienne dont les activités ont un lien avec les marchandises en général ou à leur production, aux besoins des petits producteurs, des entreprises de transformation et du transport des personnes.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Mr. Howe, I was listening well a moment ago and from your explanations I gather that you are in favour of Bill C-155. Of course, railways have a long history in our country, in Canada. Long distances separate the East from the West. There are certain products that can be moved by truck, we all agree on that. But there are also products that have to be transported by railways. There is agriculture, there is grain to be moved, of course, but there is also potash, sulphur, coal; the timber has to be transported and all the exported goods. Prairie Provinces must be able to move their products towards Western or Eastern harbours in order to ship them to export markets.

Some witnesses came to tell us about the importance of exporting our products. Western Canada happens to be a region of our country that is very rich in natural resources. We must develop these natural resources and move them. I think that the 16 billion and a few million dollars that the Canadian Government wants to put forward over the years to come will help to improve our country's railway system. Do you agree with me?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, monsieur Ostiguy, je pense que les chemins de fer devraient certainement être améliorés. La question est de décider ce qu'il faut faire comme améliorations: La question est ce qu'on envisage comme rôle pour les chemins de fer dans l'avenir. Je maintiens simplement que leur rôle est plus que le simple transport de marchandises en vrac. Je crois que le fait que nos chemins de fer sont essentiellement aujourd'hui des transportateurs de marchandises en vrac est dû au fait que nous insistons pour avoir le type de structure d'entreprise des chemins de fer que nous avons maintenant.

Je ne sous-entends pas que la solution de rechange est une grande entreprise pour l'ensemble du pays. Il existe diverses façons d'envisager la restructuration du secteur qui permettrait aux sociétés de chemins de fer d'améliorer leur productivité, de donner de meilleurs services, non seulement pour le transport des marchandises en vrac, mais pour le transport du fret général et le transport de personnes. Je pense que les chemins de fer pourraient évoluer en ce sens, mais pas dans la structure commerciale existante et pas avec l'idée que les chemins de fer, qu'il s'agisse d'embranchements ou de lignes principales, doivent relever du gouvernement fédéral.

Je sais qu'il existe de nombreux problèmes si l'on commence à examiner cela. La question du tarif du Nid-de-Corbeau n'est qu'un détail en comparaison de ce que nous pourrions connaître si nous essayons l'autre. Mais si vous voulez au Canada un système où le potentiel des chemins de fer servirait le mieux le

[Texte]

and I am not trying to suggest that we go ahead with some kind of development, just like that—we need to know what the alternatives are and then proceed with some kind of development.

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Howe, you have outlined some of your concerns with the process that is at work here. Some of the additional information that you sent along with your brief arrived in some of the offices today. I notice you have done some papers on the role that committees could play in structuring legislation, and so on. Perhaps we will hear a condensed view of that from you later on. But first I would like to know what, in your opinion, are the basic elements of an adequate transportation policy? What basic questions or issues should we deal with first in order to arrive at the kind of solution that you seem to be suggesting we should have followed in this paper that you have presented to us?

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Althouse, I find it a little difficult under the terms of Bill C-155 to answer your question.

• 1615

Mr. Althouse: With respect, Mr. Chairman, that is why I tried to avoid verbalizing it in terms of Bill C-155. Starting with a clean slate, where do we start?

Mr. Howe: I think the basic point is to try to determine how our railways could be developed to best serve Canada's needs. This is essentially long-range planning, but I am not trying to get this into the area of the technocrat or the bureaucrat. I think there is a kind of long-range planning which is essentially something people who are concerned about issues can take part in. They can call upon people who have something to contribute, just as your committee does, and as you go along with this process you can see where you need more information.

To keep it in terms of the committee, I feel it provides some sort of base from which to explain what I am trying to say in terms that might be more relevant. I believe that if the committee had the authority, the resources, to make certain that independent policy research in this country in various sectors, such as transportation, could be developed along lines that would look at issues of this sort and be accountable in the sense that there is an organization that is interested in what they do, have some concern about knowing where we are going, who realize that if problems are not resolved today perhaps they are going to get worse.

In effect, in a particular area such as railway development you try to determine what the options are for development. And if people go to work on the problem, you can have programs formulated as to how you get to some position that

[Traduction]

Canada, je pense, et je n'essaie pas de proposer que nous nous engagions dans un certain type de réforme, juste comme cela, nous avons besoin de savoir ce que sont les options et procéder alors à un certain type de réforme.

Le président: Merci, monsieur Ostiguy.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Monsieur Howe, vous avez décrit certaines préoccupations au sujet du processus en cours ici. Certains des renseignements supplémentaires que vous avez envoyés avec votre mémoire sont parvenus aujourd'hui dans certains des bureaux. Je remarque que vous avez rédigé certains documents sur le rôle que les comités pourraient jouer dans la structuration de la législation, et ainsi de suite. Nous pourrions peut-être vous écouter résumer tout cela plus tard. Mais j'aimerais d'abord savoir quels sont, à votre avis, les éléments fondamentaux d'une politique acceptable des transports? À quelles questions devons-nous nous attaquer d'abord afin d'en arriver au type de solution que vous laissez entendre que nous aurions dû suivre dans le document que vous nous avez présenté?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Monsieur Althouse, dans le cadre du projet de loi C-155, il m'est difficile de répondre à votre question.

M. Althouse: Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, c'est pourquoi j'essayais d'éviter d'en parler par rapport au projet de Loi C-155. Repartons à zéro; par quoi faut-il commencer?

M. Howe: Je pense que l'essentiel est de déterminer comment nos chemins de fer pourraient être développés pour mieux répondre aux besoins du Canada. Il s'agit surtout de planification à long terme, mais je n'essaie pas d'entrer dans le domaine des technocrates et des bureaucrates. Je crois qu'il y a un genre de planification à long terme à laquelle les personnes intéressées peuvent participer. Ils peuvent demander aux gens qui ont quelque chose à dire de le faire, comme votre comité le fait, et au fur et à mesure que ce processus progressera, vous pourrez juger des renseignements dont vous avez besoin.

Le fait de le garder au niveau du comité fournit, à mon avis, une espèce de base à partir de laquelle je peux expliquer ce que j'essaie de dire en des termes qui sont peut-être plus pertinents. Je crois que si le comité avait le pouvoir et les ressources pour s'assurer que des recherches indépendantes en matière de politique dans divers secteurs, comme le transport, puissent être faites au pays de façon à examiner ce genre de questions et si les auteurs devaient rendre compte, c'est-à-dire qu'un organisme s'intéresse à ce qu'ils font, veut savoir dans quelle direction nous allons, comprenne que si les problèmes ne sont pas réglés aujourd'hui ils vont peut-être empirer.

Dans un domaine précis comme le développement des chemins de fer, il faut donc essayer de déterminer quelles sont les possibilités de développement. Et si les gens travaillent à ce problème, l'on peut obtenir que des programmes soient préparés au sujet d'une position qui puisse être envisagée dans

[Text]

might be envisaged in 10 years' time would be relevant to the potential of railway technology to the country's needs.

Transfer of services that are relatively low in cost and high in quality for certain purposes are vital. I think there is a lot of evidence to suggest we do not have that kind of transport system in Canada today and that it is essentially the railways that have the potential to provide it.

Mr. Althouse: Okay, thank you. It seems to me we cannot rule out the possibility that some of this kind of planning did not occur. It is just that when they got to determining needs it was not community needs or producer and consumer needs that were taken into consideration so much as what you have said in your brief, the needs of the corporate desire of the railways to achieve a profitable balance sheet. So I suppose we should not be surprised with the kind of bill we have before us.

You have talked about some of the negative economic and social factors that will come from this bill, particularly that will occur in western Canada. Are you familiar with the work done some time ago on the task force for agriculture in the late 1960s?

Mr. Howe: No, I am afraid I have not seen that. I am much more familiar with Mr. Justice Hall's work.

Mr. Althouse: Hall was a few years later.

Mr. Howe: Yes.

• 1620

Mr. Althouse: At any rate, the task force on agriculture did use a similar kind of approach to determining what direction agriculture should go. It concluded that it had to go in a strictly profit-oriented way, and that just producing food was not the sole thing that agriculture could contribute to Canada. It also had to produce a profit. There were maps that went along with that, showing where the elevator points would be. The whole thing has more or less died away, but it still seems to be surfacing, and the policy decisions come out.

You say that the kind of social and economic studies that would let us believe there were not going to be economic and social losses in the years following the removal of the Crow rate must be regarded with suspicion or disbelief. Are there any particular studies of this kind which you have in mind which have gone with this whole argument for Crow change? Did you have some in mind, or are you just making a blanket statement that we should be very aware of any study that does not come up with a negative result?

Mr. Howe: I did look at all the studies I could find about three years ago, when I did some work for Environment Canada on the effect of the Crow rate on land use. It seemed to me that the studies, which were generally used in arguments for eliminating the Crow or for revising it considerably, were rather general in nature, although their conclusions were quite definite and specific.

[Translation]

quelque 10 ans et qui se rapporte au potentiel que représente la technologie ferroviaire pour les besoins du pays.

Il est essentiel que des services peu coûteux et de grande qualité pour certaines fins soient transférés. Je pense qu'il est facile de démontrer que nous n'avons pas ce type de système de transport au Canada de nos jours et que ce sont surtout les chemins de fer qui ont ce potentiel.

M. Althouse: Très bien, merci. Il me semble que nous ne pouvons pas écarter la possibilité que ce type de planification n'ait pas été faite. Seulement, lorsqu'est venu le temps de déterminer les besoins, ils n'ont pas tenu compte des besoins de la collectivité, ni des producteurs, ni des consommateurs, mais plutôt, comme vous l'avez affirmé dans votre mémoire, de la volonté des sociétés ferroviaires de présenter un bilan positif. Nous ne devrions donc pas être surpris du genre de projet de loi qui nous a été présenté.

Vous avez parlé de certaines conséquences sociales et économiques néfastes qu'aurait le projet de loi, surtout dans l'Ouest du Canada. Est-ce que vous êtes au courant du travail qui a été fait il y a quelque temps sur le groupe d'étude sur l'agriculture à la fin des années 60?

M. Howe: Non, je regrette mais je ne l'ai pas vu. Je connais beaucoup mieux les travaux de M. le juge Hall.

M. Althouse: Hall, c'était quelques années après.

M. Howe: Oui.

M. Althouse: Quoi qu'il en soit, le groupe d'étude sur l'agriculture s'est fondé sur un raisonnement similaire pour déterminer l'orientation future de l'agriculture. Il a conclu que l'agriculture devait s'orienter exclusivement vers la réalisation de bénéfices et que la production d'aliments n'était pas le seul bienfait que l'agriculture pouvait apporter au Canada. En effet, notre industrie agricole doit également rapporter des bénéfices. Des cartes ont été dessinées à cette fin; elles indiquaient les endroits où il fallait construire des élévateurs. En définitive, toute la question a été laissée de côté, mais on en parle encore, et des décisions politiques sont prises à cet égard.

Selon vous, il faut examiner avec méfiance ou scepticisme les diverses études socio-économiques selon lesquelles nous ne subirions aucune perte de nature économique ou sociale au cours des années qui suivront l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau. Pourriez-vous mentionner certaines de ces études dans lesquelles on s'est prononcé en faveur de la modification du tarif? Pensiez-vous à des études précises ou faisiez-vous tout simplement une déclaration générale pour nous inciter à examiner avec attention toute étude qui ne donnait pas des résultats négatifs?

M. Howe: En vérité, j'ai pris connaissance de toutes les études que j'ai pu obtenir, il y environ trois ans, lorsque j'ai effectué, pour le compte d'Environnement Canada, des recherches sur les effets du tarif du Nid-de-Corbeau sur l'utilisation des terrains. À mon sens, les études auxquelles on s'est référé le plus souvent pour demander l'abolition ou la

[Texte]

I believe I have looked at a study which was put out by Agriculture Canada. I believe it was in connection with the task force which was dealing with Crow rate benefits and distribution. In particular, it dealt with the impact of the Crow rate. I think that was much too general in its terms to carry any really significant information about what the change in the rate and the abandonment of branch lines are likely to do.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Howe, I would like to welcome you. Mr. Howe has certainly been a keen and enthusiastic observer of the proceedings of this committee for many, many years, and I certainly welcome his presence here and his participation in the work of this committee. I think he is one who has a lot of respect for the work of this committee and, by the thrust of the comments he has made in his brief, I know he would like to see the role of the committee enlarged and expanded and given a greater significance with regard to the evolution of transport policy.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Mazankowski: We certainly appreciate that, and we appreciate the thoughts he has presented here today, as we have appreciated other thoughts he has presented to us individually in the past.

Mr. Howe: Thank you, sir.

Mr. Mazankowski: Your brief, sir, is somewhat critical of the transport ministry with respect to rail technology. I will just deal with one aspect. You pointed out you are certainly not in support of the kind of grain transportation system that would be based upon larger and high through-put elevators and the utilization of trucking. Yet, in testimony that was given to us by both railroads yesterday, they clearly indicated that there was, in their view, a more significant role for the trucks to play in terms of the gathering system and in terms of developing a more effective and more efficient system. I guess my point is that our two railroads, in terms of technology, stack up pretty well with any other railroad in the world. However, you may hold a different view. But are you suggesting that here the Ministry of Transport should be superimposing its policy views, should employ its ivory tower bureaucrats to impose a policy thrust, a one and only policy thrust, upon the people that make it their day-to-day business to develop rail technology and provide a rail transportation system?

• 1625

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Mazankowski, I believe the federal government, in the case of the national rail system, should have an important policy role to play in railway development. This is a

[Traduction]

révision globale du tarif étaient plutôt générales, même si leurs conclusions étaient très précises.

Il me semble avoir vu une étude publiée par Agriculture Canada qui se rapportait au groupe de travail chargé d'examiner la question des avantages et de la répartition du tarif du Nid-de-Corbeau. En particulier, elle portait sur l'impact du tarif. Selon moi, cette étude traitait de questions trop générales pour donner des renseignements vraiment pertinents sur les conséquences de la modification du tarif et de l'abandon des embranchements.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Howe, je vous souhaite la bienvenue. Depuis de nombreuses années, vous suivez avec perspicacité et enthousiasme les séances de ce Comité, et je suis heureux que nous puissions aujourd'hui compter sur votre présence et votre participation. À mon avis, vous accordez beaucoup d'importance aux travaux de notre Comité et, si j'en juge par l'essentiel des commentaires que vous avez faits dans votre mémoire, vous aimeriez que le Comité soit chargé d'un mandat plus large et qu'il ait un rôle plus important à jouer relativement à l'évolution des politiques en matière de transport.

Une voix: Bravo!

M. Mazankowski: Nous nous félicitons de pouvoir compter sur vous, et nous sommes sensibles aux propos que vous avez tenus aujourd'hui devant nous et aux points de vue que vous avez présentés à chacun de nous par le passé.

M. Howe: Merci, monsieur.

M. Mazankowski: Dans votre mémoire, vous formulez certaines critiques à l'endroit du ministère des Transports sur la question de la technologie ferroviaire. Je ne vais pas traiter que d'un point. Vous avez manifesté en termes clairs votre opposition à l'égard d'un système de transport du grain qui serait fondé sur l'utilisation de vastes élévateurs à haute capacité et de camions. Pourtant, dans leurs dépositions d'hier, les deux compagnies ferroviaires ont clairement indiqué qu'à leur avis, l'industrie du camionnage pourrait jouer un rôle plus important dans le système de ramassage et dans la mise au point d'un système plus efficace et efficace. Enfin, je crois que je veux faire remarquer que sur le plan de la technologie, nos deux compagnies ferroviaires n'ont à peu près rien à envier aux autres chemins de fer dans le monde. Toutefois, vous pouvez ne pas être de cet avis. Mais êtes-vous en train de suggérer que dans ce cas, le ministère des Transports devrait imposer sa vision des choses, devrait avoir recours à ses bureaucrates, dans leur tour d'ivoire, pour imposer une manière d'agir, une seule et unique politique, aux personnes qui passent leurs journées à mettre au point une nouvelle technologie dans le domaine du rail et à nous assurer un système de transports par fer?

Le président: M. Howe.

M. Howe: M. Mazankowski, je crois que dans le cas du réseau ferroviaire national, le gouvernement fédéral devrait avoir un rôle politique important à jouer en ce qui concerne le

[Text]

role which it is not playing at the present time. It leaves it entirely to the railways.

I think there is a big difference in a studied and well-considered effort by people who are concerned about the long-term future of this country and, above all, it includes people like yourselves. I think there needs to be some kind of an effort made to determine the alternatives for future development. You are only getting one story.

Mr. Mazankowski: Okay, could I just deal with the specific point that you make. You say that there should be a massive corporate reorganization, particularly with respect to branch line development, and a rational allocation of federal and provincial jurisdictions on the main and branch lines. Are you saying that there is room for another entity to become involved in providing the branch line services?

Mr. Justice Emmett Hall recommended the establishment of the Prairie Rail Authority to take over the branch lines. There are some of us who believe that many of the branch lines, which are falling under the axe of abandonment, may very well be utilized in a different fashion than that which would constitute the operations of a CN or a CP rail company. For example, someone had pointed out to me that all you would have to do is equip a farm tractor with a set of wheels . . .

An hon. Member: Trucks.

Mr. Mazankowski: —trucks, and could probably move 10, 15 or 20 hopper cars without any difficulty at all, without having a million dollar locomotive moving up and down the tracks.

When you talk about that reallocation of resources and reorganization, do you see some role for that kind of concept that Justice Emmett Hall advanced? Do you see provinces taking it over or municipalities?

Mr. Howe: The province should certainly be looking at what is happening and have policies for branch line rail development in conjunction with road development. I believe, as you indicated, if I understood you correctly, there could be a number of corporations. They could be co-operatives. They could be owned by a small group of shippers. They could be owned privately. They could be owned by municipal governments. I believe this kind of thing is happening in the States today.

Mr. Mazankowski: Can I just try out another concept?

• 1630

The suggestion of the government taking over the roadbed and allowing different rail transportation companies to pay a user fee for the utilization of that, which would inject some competition into the system, using the rail infrastructure much

[Translation]

développement des chemins de fer. Il s'agit d'un rôle qu'il n'assume pas à l'heure actuelle. Il le laisse entièrement aux compagnies ferroviaires.

Selon moi, il y a une grande différence dans un effort étudié et réfléchi entrepris par des personnes qui se préoccupent de l'avenir à long terme de ce pays. et, avant tout, des personnes dont vous faites partie. Je crois qu'il importe d'essayer de trouver des solutions de rechange en ce qui concerne le développement dans l'avenir. On ne vous donne qu'une version des faits.

M. Mazankowski: D'accord, puis-je revenir uniquement sur la remarque précise que vous avez faite? Vous dites qu'il y aurait lieu de procéder à une réorganisation importante des entreprises, surtout en ce qui concerne l'éménagement des embranchements, ainsi qu'à un partage logique des compétences fédérales et provinciales sur les lignes principales et sur les embranchements. Êtes-vous en train de nous dire qu'il y aurait lieu qu'une autre entreprise participe au transport des marchandises le long des embranchements?

Monsieur le juge Emmett Hall a recommandé que l'on crée une administration du réseau ferroviaire des Prairies pour administrer les embranchements. Nous sommes plusieurs à croire qu'un grand nombre des embranchements, qui sont de plus en plus abandonnés, pourraient très bien être exploités autrement au lieu d'être intégrés aux réseaux du CN ou du CP. A titre d'exemple, quelqu'un m'a même signalé qu'il suffirait de doter un tracteur agricole d'un bogie . . .

Une voix: Des camions.

M. Mazankowski: . . . des camions, et ils pourraient probablement déplacer 10, 15 ou 20 wagons-trémies sans aucun problème, sans qu'il soit nécessaire qu'une locomotive d'un million de dollars fasse la navette.

Quand vous parlez de cette nouvelle répartition des ressources et de cette réorganisation, prévoyez-vous qu'il y aura place pour le genre de concept qu'a proposé le juge Emmett Hall? Êtes-vous d'avis que les provinces ou que les municipalités devraient prendre en main?

M. Howe: La province devrait certainement examiner ce qui se passe et établir une politique à l'égard de l'aménagement du réseau des embranchements dans le cadre de son programme routier. J'estime, comme vous l'avez mentionné, si je vous ai bien compris, qu'il pourrait y avoir un certain nombre d'entreprises. Il pourrait y avoir des coopératives. Il pourrait s'agir d'entreprises qui appartiendraient à un petit nombre d'expéditeurs. Il pourrait s'agir d'entreprises privées. Elles pourraient appartenir aux administrations municipales. Je crois que c'est ce qui se produit aux États-Unis actuellement.

M. Mazankowski: Puis-je simplement vous proposer un autre concept?

Dans votre projet de réorganisation, envisagez-vous une mesure semblable à la proposition voulant que le gouvernement assume la responsabilité de la plate-forme de la voie et oblige les différentes compagnies ferroviaires à payer des frais

[Texte]

as the same way as airlines use the airport system in the country—are you envisioning something like that perhaps, as well, in the course of your reorganization?

Mr. Howe: I would say that is an alternative, an option that should be looked at when you are considering the possibility of some kind of corporate reorganization that would lead to greater productivity and to better services.

Mr. Mazankowski: Can I just ask you one more question, Mr. Howe?

There has been a continuing debate as to whether the Crow's Nest Pass Agreement and later the statutory freight rate—the debate as to whether it should be seen in the context of a transportation policy or in the context of an economic development policy. Where do you see the Crow's Nest Pass Agreement and the subsequent statutory freight rate concept falling in? What category? Do you see it strictly as a transportation policy issue or do you see it as an economic development policy issue?

Mr. Howe: I think there are elements of both; until you deal with both, perhaps it is going to be difficult to resolve it.

If I may just elaborate on that. There is rail development on the one hand, a long-range rail development policy that deals with both main and branch lines. There is the question of food and agricultural exports. What is this country trying to do? How does it see itself in 10 years' time? Are we exporting subsidized grain to China and Russia? Is that our purpose? Just what do we want to do?

Mr. Mazankowski: Well then, can I just be more specific? You propose a different method of dealing with the bill that is before us, and while I think it has some merit it is quite obvious that the mold is more or less cast.

In terms of the reality of the situation that we are in today, how would you suggest that this committee should seize the Crow's Nest Pass issue? Do you think it should be seized by committee members as an issue in the strict transportation policy sense? Or should it be seized in the context of an economic development policy sense?

Mr. Howe: I think that the solution is going to be less satisfactory if you try to find a long-term solution for the Crow rate in terms of a transport policy. It is not only unsatisfactory, as I see, it from the standpoint of rail development, but there are these other issues as well.

Mr. Mazankowski: That is a very interesting observation. I thank you for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Madame Côté, cinq minutes.

Mme Côté: Monsieur le président, je ne prendrai pas cinq minutes. Je voudrais simplement remercier M. Howe des

[Traduction]

d'usage? Cette mesure aurait pour effet d'accroître la concurrence au sein du réseau; l'infrastructure ferroviaire serait employée à peu près de la même façon que les compagnies aériennes utilisent le réseau aéroportuaire au pays.

M. Howe: C'est en effet une possibilité, une option qui mériterait d'être examinée dans le contexte d'une réorganisation complète en vue d'augmenter la productivité et d'améliorer la qualité des services.

M. Mazankowski: Puis-je vous poser une dernière question, monsieur Howe?

Le débat est ouvert depuis longtemps pour déterminer si l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et plus tard le taux réglementaire du transport de marchandises devraient être étudiés à la lumière de la politique sur les transports ou de la politique sur le développement économique. Dans quelle catégorie classez-vous ces deux éléments? Considérez-vous qu'il s'agit uniquement d'une question relevant de la politique des transports ou d'une question ressortissant à la politique de développement économique?

M. Howe: Je pense qu'il y a un peu des deux. Tant que l'on ne tiendra pas compte de ces deux aspects, il sera peut-être difficile de résoudre cette question.

Permettez-moi d'ajouter quelques précisions à ce sujet. Nous avons, d'une part, une politique d'expansion du réseau ferroviaire à long terme qui vise à la fois les lignes principales et les embranchements. D'autre part, il y a la question de la nourriture et des produits agricoles destinés à l'exportation. Qu'essaie de faire le pays? Comment se perçoit-il dans 10 ans? Exportons-nous des céréales pour lesquelles des subventions ont été accordées vers la Chine et la Russie? Est-ce cela notre but? Que voulons-nous faire exactement?

M. Mazankowski: Bien, alors, permettez-moi d'être plus précis. Vous proposez d'étudier de façon différente le projet de loi qui est devant nous et même si j'estime que votre démarche a une certaine valeur, il est assez manifeste que les dés sont plus ou moins jetés.

Étant donné la situation actuelle, comment, d'après vous, le comité devrait-il aborder la question du Pas du Nid-de-Corbeau? Les membres du comité devraient-ils la confiner au domaine de la politique des transports ou, au contraire, de la politique de développement économique?

M. Howe: À mon avis, si vous tentez de trouver une solution à long terme au problème du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dans une perspective de transport, vous obtiendrez des résultats moins satisfaisants. Moins satisfaisants, non seulement du point de vue de l'expansion du réseau ferroviaire, mais d'autres points de vue également.

M. Mazankowski: Voilà une remarque très intéressante. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Mrs. Côté, five minutes.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I will not take that long. I would simply like to thank Mr. Howe for his comments, for the wise

[Text]

commentaires qu'il nous a faits, des sages conseils qu'il nous a donnés et des raisons de réflexion supplémentaires qu'il nous a proposées. Je pense que le terrain a été bien couvert par les intervenants qui m'ont précédée.

Ce sera tout, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Merci.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I just have a short question, Mr. Howe.

You appear to disagree with Mr. Horner's statement on the grain transportation needs of Canada. I wondered if you would agree or disagree with the statement made by the chairman of Canadian National Railroads in debating a study of the National Transportation Act, where he said that if he was running a railroad he would run it as inefficiently as possible so that he would get the largest subsidy that would be available after that three-year period. Do you think that has happened, or do you think it is likely to happen before we have the review of this bill in 1985?

• 1635

Mr. Howe: Mr. Chairman, I think that the railways will do their best to try to reshape the system as far as they can. I cannot profess to know enough about the details of it at this point to say just how far they could go in that. But I do think that this concept that Mr. Horner and others have repeated many times is what the railways are going to do, and what Transport Canada feels it is best they should do. I do not think there is anything going to stop it other than something of a positive nature, which is: How do we want the railways in this country to be developed?

Mr. McKnight: In fairness to Mr. Horner, he made that statement before he was chairman of the Canadian National Railway, not after.

Mr. Howe: If I heard him correctly when he was here yesterday, he said pretty much the same thing.

Mr. McKnight: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: One brief question, Mr. Chairman. Obviously we cannot have a rail line put into every farmer's yard, and obviously we cannot have trucks hauling from the middle of the Prairies to Vancouver, for instance. The truckers yesterday—or the day before, I guess, on Tuesday—said that they thought they had a role to play and pointed out that according to railway costing they could save a considerable amount of money in the collection process on the branch lines.

I just wonder if you have an opinion as to where the truckers could play a part, and what distance you think the truckers have—in terms of miles—as far as the collection of grain and putting it onto the main lines?

[Translation]

advice and the food for thought he gave us. I think that the intervenors before me have treated the subject thoroughly.

That will be all, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: J'ai une toute petite question à vous poser, monsieur Howe.

Vous ne semblez pas d'accord avec M. Horner à propos des besoins du transport des grains au Canada. Je me suis demandé si vous souscrieriez ou non à une déclaration faite par le président du Canadien National au cours d'une discussion sur une étude de la Loi nationale sur les transports. Il a en effet affirmé que s'il possédait une ligne de chemin de fer, il l'exploiterait le moins efficacement possible, de sorte qu'il recevrait la subvention la plus élevée auquel il aurait droit après trois ans. Pensez-vous que c'est ce qui est arrivé ou que cela risque d'arriver avant que ce bill fasse l'objet d'un examen en 1985?

M. Howe: Monsieur le président, je pense que les chemins de fer feront de leur mieux pour réorganiser le système. Je ne peux affirmer en connaître suffisamment à ce stade-ci pour dire jusqu'où ils pourraient aller, mais je crois que cette idée, répétée par M. Horner et d'autres très souvent, sera suivie par les chemins de fer et est considérée comme la meilleure solution par Transport Canada. Je pense que rien ne saura arrêter cette action hormis une réflexion positive, à savoir: comment voulons-nous que les chemins de fer du pays se développent?

M. McKnight: Je dois dire à la décharge de M. Horner qu'il a fait cette déclaration avant d'être nommé président de la Compagnie des Chemins de fer nationaux, et non pas après.

M. Howe: Si j'ai bien compris ce qu'il a dit ici hier, ses propos étaient à peu près les mêmes.

M. McKnight: Merci.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Une brève question, monsieur le président. Il est évident que nous ne pouvons pas faire passer une ligne dans la cour de chaque fermier et qu'on ne peut faire le transport par camions du milieu des Prairies jusqu'à Vancouver, par exemple. Les camionneurs hier, ou le jour précédent, mardi je crois, ont déclaré qu'ils pensaient avoir un rôle à jouer et ont souligné en se fondant sur l'établissement des prix de revient des chemins de fer qu'ils pourraient représenter une importante économie en ce qui concerne la collecte du grain sur les embranchements.

Je me demande quelle est votre opinion sur le rôle que pourraient jouer les camionneurs. À quelle étape de la collecte pourraient-ils jouer ce rôle et quelle distance (exprimée en

[Texte]

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: I would think that when you start getting beyond 25 to 30 miles you certainly should be looking at rail, if it exists, as something that is of a permanent nature insofar as we can foresee, or insofar as people are going to grow grain and are going to ship it out. I think each case needs to be looked at, and the basic policies for branch line development.

Mr. Mazankowski referred to something that I agree is the sort of thing that should be taking place. Without getting away from the need, or without saying there is no need for subsidy—and I am not saying that at all—if we are going to have the kind of grain exports that it is felt we should be engaged in, the transport system should be developed on its own merits. And on its own merits there is this scope for branch line development, under very different arrangements than we have today, in order to make it work.

Mr. Mayer: What kind of different arrangements are you talking about, just briefly? You say under very different arrangements. What specifically would you be referring to?

Mr. Howe: Corporate arrangements for the branch lines; provincial . . .

Mr. Mayer: Okay. More input at different levels of government, rather than just . . .

Mr. Howe: But this is not to say that a federal subsidy should be eliminated because of that.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to welcome Mr. Howe. I have known him for a number of years; he has done a lot of work on a lot of areas of transportation for many years. He and I have not always agreed, but I have always appreciated his efforts.

• 1640

Mr. Howe, would you agree the issue of the merits or demerits of the Crow's Nest Pass Agreement with the statutory grain rates is one issue and that the upgrading and modernizing of our railway system in western Canada is another issue—that they are, in fact, separate issues? In other words, that upgrading rail lines is for all commodities and even for moving people, that we can keep some passenger trains and that the statutory grain rate, that they are, in fact, two separate issues?

Mr. Howe: I would certainly agree with that, yes.

[Traduction]

milles) pourraient-ils parcourir pour acheminer le grain jusqu'aux lignes principales?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Je pense que lorsqu'il s'agit de distances supérieures à 25 ou à 30 milles, il faut certainement envisager le transport par rail, s'il existe, en raison de son caractère permanent, dans la mesure où nous pouvons faire des prévisions et dans la mesure où les fermiers cultiveront du grain et l'expédieront à l'extérieur. Je crois qu'il faut examiner chaque cas ainsi que les politiques fondamentales en matière de développement des embranchements.

Je suis d'accord avec M. Mazankowski qui a mentionné quelque chose qui devrait arriver. Sans nous éloigner du besoin, ni dire que la subvention n'est pas nécessaire, ce que je ne dis pas, s'il faut continuer d'exporter le grain que nous estimons devoir exporter, le système de transport devrait être développé en toute objectivité. Et en toute objectivité, il y a cette latitude pour développer les embranchements sous le régime d'arrangements très différents de ceux que nous avons aujourd'hui, pour qu'il fonctionne.

M. Mayer: Brièvement, de quel genre d'arrangements différents parlez-vous? Vous dites sous le régime d'arrangements très différents. À quoi faites-vous allusion exactement?

M. Howe: Des arrangements entre compagnies; au niveau provincial . . .

M. Mayer: D'accord. Une plus grande contribution aux divers paliers de gouvernement, plutôt que seulement . . .

M. Howe: Mais cela ne signifie pas qu'une subvention fédérale devrait être écartée pour cette raison.

M. Mayer: Merci beaucoup monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Howe. Je le connais depuis un certain nombre d'années. Il a beaucoup travaillé dans un tas de domaines des transports pendant de nombreuses années. Nous n'étions pas toujours d'accord mais j'ai toujours apprécié le travail qu'il a fait.

Monsieur Howe, jugez-vous que la question du bien-fondé de l'entente du Nid-de-Corbeau à l'égard des taux statutaires du transport du grain est une question distincte de celle de la restauration et de la modernisation de notre système de chemins de fer dans l'Ouest canadien, qu'il s'agit en fait de deux questions bien distinctes? En d'autres termes, puisque la restauration des lignes de chemins de fer s'applique à l'égard de tous les biens et même du transport des passagers de sorte que nous puissions conserver quelques trains de passagers, pensez-vous que cette question et celle du taux statutaire du transport du grain constituent en fait deux questions bien distinctes?

M. Howe: Je suis certainement de cet avis, oui.

[Text]

Mr. Benjamin: Would you also agree then that the reason for maintaining the statutory grain rate is, as far as exports are concerned, to keep us in a competitive position—that is the economic end of the thing for the whole country—and then domestically we are able to provide feed grains for our livestock industry in other parts of the country at a lower price and the grain for human consumption, flour, bread and whatnot; that it is not only a good economic reason, because of the kind of geography we have and where our people are located, but also a good social reason? In other words, that doing away with the statutory grain rate is going to cost more in terms of distributing for bread and flour—you know, it is going to cost the consumers more and whatnot—that it is an effort to provide some equitable treatment for people and production in other parts of the country rather than discriminating against each other because of where we happen to live or where our production happens to be located? Would you agree, then, that is the reason why there is good policy justification in maintaining the statutory grain rate for grain producers?

Mr. Howe: I would say that as long as rail development policy is not straightened out, as long as our agricultural and export policies and land use policies are as vague as they are about the future, I can quite understand how prairie farmers and people who represent them would stand solidly behind the Crow rate and would be very suspicious of any changes that might be made to it.

Mr. Benjamin: Given that things are, as you have been saying—in transportation policies, grain policies, economic policies—as vague as they are, would you agree yourself, personally, that until those things are not so vague the statutory grain rate should be maintained?

Mr. Howe: I think it should be changed as little as possible until those things are straightened out—until we know what we are doing, if I might be so bold as to say that.

Mr. Benjamin: Fine, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Howe, I know the committee has been intrigued by your brief and that you have given us much food for thought. I thank you on behalf of the committee for appearing here today. Your views will be given due consideration, I am sure. Thank you, sir.

Mr. Howe: Thank you very much.

The Chairman: The committee is adjourned to the call of the Chair. I would ask the members of the steering committee to stay behind. I am sure I do not have to urge the other people to leave quickly.

[Translation]

M. Benjamin: Êtes-vous également d'avis alors que le motif en faveur du maintien du taux statutaire du transport du grain consiste, du point de vue de l'exportation, à conserver notre position concurrentielle, c'est-à-dire l'aspect économique de l'entreprise pour tout le pays, et, du point de vue national, à assurer aux autres parties du pays un approvisionnement à moindre prix en grain de provende pour notre industrie de l'élevage et en céréales destinées à la consommation humaine sous forme de farine, de pain et ainsi de suite; qu'il ne s'agit pas seulement d'un motif d'ordre économique fondé sur la géographie de notre pays et la répartition de notre population, mais également d'un motif d'ordre social? En d'autres termes, pensez-vous que l'abolition du taux statutaire du transport du grain entraînera des coûts plus élevés de distribution du pain et de la farine, qu'il en coûtera davantage aux consommateurs pour ces denrées, qu'il s'agit d'un effort visant à accorder un traitement équitable aux personnes et à la production dans d'autres parties du pays, plutôt qu'une mesure discriminatoire établissant des distinctions entre les personnes en raison de l'endroit où elles habitent ou du lieu de leurs moyens de production? Pensez-vous alors que c'est la raison du bien-fondé politique du maintien du taux statutaire du transport du grain pour les producteurs de grain?

M. Howe: Je dirais que tant que la politique de développement du transport ferroviaire n'est pas clairement établie et tant que nos politiques de production agricole, d'exportation et d'aménagement du territoire demeurent aussi vagues à l'égard de l'avenir, je peux comprendre que les fermiers des Prairies et leurs représentants veuillent massivement préserver le tarif du Nid-de-Corbeau et qu'ils se méfient de toute modification qu'on pourrait y apporter.

M. Benjamin: Étant donné que les éléments que vous avez mentionnés, les politiques à l'égard du transport, du grain, de l'économie, sont à ce point vagues, seriez-vous personnellement d'avis qu'il faille conserver le taux statutaire du transport du grain tant qu'on ne les aura pas déterminés avec précision?

M. Howe: Je pense qu'il faudrait apporter le moins de changements possible jusqu'à ce qu'on redresse ces éléments, jusqu'à ce que nous sachions ce que nous faisons, si je puis m'exprimer ainsi.

M. Benjamin: C'est bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Howe, je sais que votre mémoire a piqué la curiosité du Comité et que vous nous avez fourni ample matière à réflexion. Au nom du Comité, je vous remercie de votre présence devant nous aujourd'hui. Je suis certain que vos propos recevront toute l'attention qu'ils méritent. Merci, monsieur.

M. Howe: Merci beaucoup.

Le président: Le Comité est ajourné jusqu'à nouvelle convocation du président. Je demanderais aux membres du comité directeur de rester. Je n'ai pas besoin, j'en suis sûr, d'exhorter les autres membres à quitter rapidement les lieux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

From Agriculture Canada:

Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

At 2:00 p.m.

From the Canadian Export Association:

Mr. T.M. Burns, President.

From the Canadian Industrial Traffic League:

Mr. T.J. McTague, General Manager.

Mr. R.T. Beckwith, Vice-Chairman of the Board.

Mr. Donal Howe, Transport Economist, Ottawa.

A 9h30

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

D'Agriculture Canada:

M. H. Migie, directeur, Division de l'analyse des marchés agro-alimentaires.

De la Commission canadienne des transports:

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemins de fer.

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs.

A 14 heures

De l'Association canadienne d'exportation:

M. T.M. Burns, président.

De la Ligue canadienne du trafic industriel:

M. T.J. McTague, directeur général.

M. R.T. Beckwith, vice-président du conseil.

M. Donald Howe, économiste spécialisé en matière de transports, Ottawa.

SEP 25 1984

